Nr 22 (65)

Za kierownicą

PIERWSZE POLSKIE PISMO KIEROWCY SAMOCHODOWEGO I MOTOCYKLISTY

ROK CZWARTY — Warszawa, dnia 1 - 15 grudnia 1951 r. — Cena 0.75 gr

ŻOŁNIERZU - KIEROWCO!
KAŻDA ZAOSZCZĘDZONA KROPLA PALIWA, KAŻDY KILOMETR PRZEBIEGU PONAD OKRES MIĘDZYNAPRAWCZY — TO TWÓJ WKŁAD W PRZYŚPIESZENIE WYKONANIA PLANU 6-LETNIEGO

DO NOWYCH SUKCESÒW W WYSZKOLENIU

Polska klasa robotnicza i masy ludowe. Polska Zjednoczona Partia Robotnicza — awangarda narodu w walce o pokój i socjalizm. Rząd Polski Ludowej, powierzyły Ludowemu Wojsku Polskiemu zaszczytne i odpowiedzialne zadania.

Realizując te zadania, służba nasza uzyskała w letnim okresie szkolenia poważne osiągnięcia. Znacznie podniósł się poziom wyszkolenia bojowego, politycznego i fachowego, dyscypliny i gotowości bojowej. W wytężonej pracy, w trudnych warunkach polowych wyrosły nowe szeregi przodowników wyszkolenia, wzorowych kierowców i specjalistów, mistrzów racjonalizacji i oszczędności.

Źródło poważnych sukcesów żołnierzy naszej służby w minionym okresie stanowił głęboki patriotyzm ludowy, bezgraniczna miłość Ojczyzny, świadomość słuszności sprawy, której służy Wojsko Polskie, świadomość nierozerwalnego związku żołnierskiej pracy z pokojową twórczą pracą naszego narodu. Umiłowania ponad wszystko swej ludowej Ojczyzny — matki, szlachetne i wzniosłe uczucia patriotyczne, cechujące żołnierza Ludowego Wojska Polskiego znalazły wyraz w świadomym stosunku do zadań wyszkoleniowych, znalazły wyraz w dyscyplinie i wytrwałej walce o przodownictwo w szkoleniu.

Ten właśnie nowy stosunek do obowiązków żołnierskich każe żołnierzom naszej służby nie zadawalać się dotychczasowymi osiągnięciami. Żołnierz Ludowego Wojska Polskiego nie zapomina ani na chwilę o zbrodniczych zakusach szajki imperialistów amerykańskich i ich satelitów, o podżegaczach wojennych. Oficerowie i żołnierze naszej służby dali temu wyraz przyrzekając przez wzorową służbę i gorliwe szkolenie umacniać siłę obronną naszego państwa, a tym samym wzmacniać siłę obozu pokoju, na którego czele kroczy Związek Radziecki — najpotężniejsze mocarstwo świata.

W nowym roku wyszkoleniowym obowiązkiem każdego żołnierza naszej służby jest jeszcze bardziej wzmóc wysiłek wyszkoleniowy. Jeszcze systematyczniej podnosić swą wiedzę wojskową, polityczną i fachową. Uczyć się na niedoścignionym przykładzie Armii Radzieckiej, korzystać z jej przebogatych doświadczeń bojowych i szkoleniowych.

Doświadczeni kierowcy naszej służby winni przelewać uzyskane w okresie szkolenia letniego prowadzonego w warunkach polowych doświadczenia młodszym kolegom i wzbogacać w ten sposób szkolenie teoretyczne.

Dalszym naszym obowiązkiem w nowym roku szkolnym jest wzorowe związanie szkolenia fachowego ze szkoleniem wojskowym. Każdy przodujący kierowca winien być równocześnie przodownikiem służby lub broni w której służy, wzorowym strzelcem.

W nowym roku wyszkoleniowym musimy doskonale opanować znajomość naszej nowej wspaniałej techniki. Nauczyć się jeszcze bardziej kochać ją i otaczać wszechstronną troską i opieką, walcząc na każdym kroku o przedłużenie jej żywotności.

Wyrobić musi sobie każdy z nas głębokie poczucie niezawodności techniki, która potrafiła rozgromić technikę faszystów w latach wojny z hitlerowskimi Niemcami, nauczyć się wykorzystywać ją i chronić w każdych warunkach terenowych i klimatycznych.

Oparciem w naszej tegorocznej pracy wyszkoleniowej będzie dla nas wszystkich żelazna, świadoma dyscyplina wypływająca z głębokiego patriotyzmu i socjalistycznego podejścia żołnierzy Ludowego Wojska Polskiego do zadań, które powierzyła im Ojczyzna, będzie nieugięte przestrzeganie na każdym kroku i w każdym wypadku regulaminów wojskowych.

Wysoka dyscyplina szkolenia, świadomość jego znaczenia, dobre przygotowanie do zajęć, umiejętne wykorzystywanie pomocy naukowych i prasy fachowej da gwarancję, że w roku tym żołnierze naszej służby wzmożonym wysiłkiem wyszkoleniowym jeszcze bardziej przyczynią się do wzmożenia siły bojowej Ludowego Wojska, stojącego wraz z Armią Radziecką na straży pokoju.



Naukę rozpoczęła. Na sali wykładowej młodzi żołnierze naszej służby nabywają cenną wiedzę fachową, niezbędną im w ich przyszłej, odpowiedzialnej pracy kierowców i specjalistów samochodowych. Na zdjęciu: oficer Jurek prowadzi wykład z budowy mechanizmów pojazdu mechanicznego.



Kpr. Kamela Stanisław jest ZMP-owcem, przodownikiem w oszczędności materiałów pędnych. Przeciętnie oszczędza on około 25 l. paliwa tygodniowo. Oszczędność ta wynika z należytego ustawienia gaźnika „Pobiedy", którą przejechał aż ponad 25 tys. km. Kpr. Kamela jest ponadto inicjatorem akcji oszczędzania MPS, na terenie swojej jednostki.

ZMP-owcy PRZODOWNIKAMI WYSZKOLENIA

Nasza organizacja ZMP-owska szeroko rozwinęła akcję mającą na celu osiągnięcie jak najlepszych szych wyników w wyszkoleniu politycznym i bojowym oraz w oszczędności MPS.

Inicjatorami tej akcji są ZMP-owcy Żurek Stanisław, Lis Jan i Radko Józef. Kiedy na zebraniu organizacyjnym przewodniczący zarządu batalionowego ZMP kol. Nyderek Zdzisław powiedział, że wyszkolenie polityczne i fachowe oraz ciągła oszczędnaść MPS jest nieodzownym warunkiem zabezpieczenia gotowości bojowej naszej służby, i wezwał do uczestniczenia w tej akcji wszyscy ZMP-owcy zobowiązali się do wzmożenia wysiłku w nauce i w oszczędności MPS. Szczególną uwagę w akcji naszej zwróciliśmy na podniesienie poziomu ideologicznego.

Od tej chwili minęło 3 tygodnie. Dzisiaj jednostka nasza poszczycić się może pewnymi sukcesami. Zorganizowano szereg kółek samokształceniowych, których praca oparta jest na studiowaniu w godzinach wolnych od zajęć materiałów politycznych i fachowych. W skład każdego kółka wchodzi 5 osób. Zespół ten przygotowuje dokładnie każdy temat mający być omawiany w dniu następnym w czasie zajęć szkoleniowych.

Dzięki pracy kółek powstało na naszym terenie szlachetne współzawodnictwo o pierwszeństwo w nauce. Przodownik wyszkolenia szer Świątalski Bronisław jest inicjatorem połączenia współzawodnictwa w nauce ze współzawodnictwem o oszczędność MPS. Zespół samokształceniowy, którego był on kierownikiem w składzie: Domański, Hibner, Nagowski, Żurek i Flak zdobył pierwsze miejsce na terenie jednostki w nauce oraz w oszczędności paliwa.

por. J. Pawlicki

WZOROWO PRZYGOTOWALIŚMY SPRZĘT DO ZIMY

Organizacja ZMP-owska, gdzie przewodniczącym zarządu, a zarazem instruktorem młodzieżowym jest Kol. Puziow Ryszard — może poszczycić się pokaźnymi sukcesami w zabezpieczeniu przejścia na eksploatację jesienno-zimową. Na prośbę wysłannika naszej Redakcji Kol. Puziow opowiada, w jaki sposób organizacja ZMP-owska jednostki przygotowała się do tego ważnego zadania oraz jak go zrealizowała.

ZMP — nasze —mówi Kol. Puziow „żyje" zawsze zadaniami stawianymi przed jednostką. Nie ma takiej sprawy w jednostce, którą nie interesowałoby się ZMP. Każde zadanie, które ma do wykonania jednostka jest przedyskutowane i wszechstronnie omawiane, początkowo na zebraniach zarządu, później zaś we wszystkich kołach ZMP-owskich.

Obecnie cały wysiłek naszej organizacji skierowany został na kwestię należytego i sprawnego przejścia na eksploatację jesienno - zimową. Doceniając znaczenie tego zadania już od kilku tygodni prowadziliśmy akcję wśród ZMP-owców i niezorganizowanych, mającą na celu uświadamianie żołnierzy służby samochodowej przez teoretyczne pogadanki na temat przygotowania sprzętu samochodowego do warunków zimowych. Pogadanki na ten temat wygłaszane były przez doświadczonych instruktorów jednostki jak oficer Chudziak i Bobryk, w czasie zebrań organizacyjnych oraz podczas pracy kółek samokształceniowych.

W żywych dyskusjach brali udział aktywiści ZMP: kol. kol. Paszko, Górecki, Kosecki, Jagodziński i Mirosz oraz niezrzeszeni, jak st. szer. Frydlewicz i szer Siry Omawialiśmy zasady działania każdego zespołu samochodu. Porównywaliśmy pracę np. silnika latem ze zmianami, jakie zachodzą przy obniżeniu temperatury. Szczególną uwagę w dyskusjach zwracaliśmy na układ chłodzenia, który w warunkach zimowych wymaga specjalnej uwagi i konserwacji.

Dzisiaj jednostka nasza poszczycić się może dużymi sukcesami w przeprowadzonej akcji. Akcja zabezpieczenia sprzętu i przygotowania go do warunków zimowych wypadła u nas dobrze. Fakt ten zawdzięczać musimy dowódcy który wskazał ZMP-owcom kierunek i program wskazał jak należy pracować aby otrzymać dobre wyniki przy przejściu na eksploatację jesienno-zimową.

(JK)

DOBRZE POJĘTA OSZCZĘDNOŚĆ MPS

St. szer. Dywelski Bronisław był dotychczas kierowcą GAZ-67 Dzięki ustawicznemu pogłębianiu swych wiadomości fachowych, pilne studiowanie wydawnictw samochodowych oraz wykazaniu zdolności instruktorskich dowództwo jednostki, w której odbywa służbę mianowało go instruktorem nauki jazdy na ciągniku typu „Ursus".

St. szer. Dywelski wykonuje wzorowo swe obowiązki. W czasie zajęć praktycznych oraz podczas nauki prowadzenia ciągnika, zwraca bacznie uwagę na to, ażeby kierowca kursant wraz z początkami prawidłowej jazdy przyswajał sobie metody oszczędzania paliwa.

Ta pionierska działalność st. szer. Dywelskiego jest godna do naśladowania. Najbardziej bowiem każdy kursant przyswaja sobie metody oszczędzania materiałów pędnych podczas praktycznych wskazówek w czasie nauki. Czułe przyciskanie przyspiesznika ciągnika podczas ruszania z miejsca, włączanie zawczasu biegu luzem, wykorzystywanie pochyłości terenu — oto zasady oszczędnej jazdy, na które zwraca szczególną uwagę st. szer. Dywelski swoim uczniom. Jedną z najważniejszych rzeczy na którą zwraca uwagę kursant podczas nauki praktycznej , to właściwe ustawienie pompy wtryskowej ciągnika.

Dzięki tej metodzie pracy, którą stosuje st. szer. Dywelski osiąga on oszczędność około 5 litrów dziennie paliwa, co w zestawieniu z faktem ciągłej zmiany kierowców podczas nauki jazdy — jest poważnym sukcesem.

Nadmienić należy, że st. szer. Dywelski uzyskał w wojsku świadectwo czeladnika — mechanika samochodowego.

kpr. Lachocki



Popularyzacja chlubnych tradycji naszego Ludowego Wojska to ważny czynnik w mobilizowaniu żołnierzy do walki o wyższy poziom wyszkolenia i wysoką dyscyplinę użytkowania. Na zdjęciu: żołnierze w jednej z jednostek omawiają dzieje i szlak bojowy własnej jednostki wojskowej.

Gen. bryg. A. Matwijewski

OSZCZĘDZAJ GROSZ NARODOWY

W dawnym sanacyjnym wojsku wśród żołnierzy istniał pogląd, że oszczędzać należy jedynie osobistą własność, natomiast „mienie państwowe" można niszczyć, łamać i bezcelowo zużytkowywać. Bezsensowny ten pogląd wynikał z tego, że armia, która znajdowała się w rękach kapitalistów i obszarników była środkiem ucisku mas pracujących, rządy bowiem sprawowali kapitaliści i obszarnicy.

Obecnie mamy u władzy robotników i chłopów, którzy są prawowitymi gospodarzami całego mienia państwowego, nabywanego za pieniądze narodowe. Jeśli mienie to będziemy niszczyć i bezcelowo użytkowywać, to na uzupełnienie strat zmuszeni będziemy wydać dodatkowe fundusze ze skarbu państwa. O ile zaś będziemy mienie państwowe oszczędzać, konserwować i chronić od uszkodzeń i roztrwonienia, to za oszczędzone pieniądze państwo będzie mogło wybudować nowe domy, szkoły, a nawet całe fabryki.

Żołnierze, podoficerowie i oficerowie WP są uświadomionymi obywatelami, budującymi wraz z całym pracującym narodem socjalizm w swoim kraju; dlatego też zagadnienia oszczędności powinny być dla nich bliskie, powinni oni codziennie pamiętać o nich i walczyć o zastosowanie ich w życiu.

Mamy duże możliwości oszczędzania mienia ludowego i ekonomii środków finansowych. Weźmy chociażby tak kosztowną technikę samochodową i traktorową, której oszczędzanie i zwiększenie przebiegu międzynaprawczego może dać państwu olbrzymie oszczędności.

Większość samochodziarzy jest tego zdania, że jeżeli maszyna przeszła przebieg międzynaprawczy, to nie bacząc na jej stan techniczny należy ją skierować do warsztatu w celu przeprowadzenia średniej lub głównej naprawy.

Czy słuszny jest taki punkt widzenia? Nie, nie jest słuszny, ponieważ przy starannej obsłudze i prawidłowej eksploatacji samochody i traktory mogą kilkakrotnie zwiększać ustalone przebiegi międzynaprawcze.

Jako przykład weźmy samochód osobowy „Pobiedę", dla którego ustolone są następujące przebiegi międzynaprawcze: do pierwszej średniej naprawy 30.000 km, do drugiej średniej 60.000 km i do naprawy głównej — 90.000 km; czyli po przebiegu każdych 30.000 km „Pobieda" powinna być kierowana do kolejnej naprawy. U nas jednak nie zwraca się jeszcze dostatecznej uwagi na stan techniczny, lecz wydaje się zlecenie naprawy, zamiast przeprowadzenia szczegółowego przeglądu technicznego i ścisłego określenia, co należy wykonać, aby dana maszyna mogła przebyć jeszcze kilka tysięcy kilometrów.

Inaczej jest w Związku Radzieckim. Tam kierowcy-stachanowcy osiągają po 100 i 200.000 km przebiegu bez naprawy głównej i mimo to zużycie samochodu jest normalne.

Czasopismo „Awtomobil" N. 9-1951 r. umieszczając korespondencję kierowców S. Archarowa i W. Masłowa podaje, że kierowcy ci dokonali na samochodzie „Pobieda" przebiegu 93.000 km bez naprawy średniej. Biorąc zaś pod uwagę inne możliwości i stan techniczny samochodów, podjęli wraz z kierowcą Orłowskim i Iwanowym nowe socjalistyczne zobowiązanie dokonania 320.000 km. przebiegu bez naprawy głównej, przy utrzymaniu samochodów w stałej gotowości technicznej i skróceniu o 50% wydatków na wszystkie rodzaje napraw, co po przeliczeniu na pieniądze da 61.200 rubli oszczędności.

Dobry stan techniczny samochodu po przebiegu 93.000 km bez naprawy średniej jest wynikiem ścisłego przestrzegania terminów obsługi technicznej. Szczególną uwagę zwraca się na przygotowanie samochodu do wyjazdu. Cały samochód sprawdza się bardzo starannie, zwłaszcza zaś przyrządy kierowania, działanie światła, sygnałów, hamulców, poziom wody w chłodnicy i oleje w misce olejowej silnika oraz ciśnienie powietrza w dętkach. Mycie i smarowanie odbywa się w/g specjalnego wykresu po ukończeniu pracy.

Na stan techniczny samochodu decydujący wpływ wywiera przegląd techniczny Nr. 2, przeprowadzany po przebiegu 6000 km. Przy obsłudze technicznej poza kierowcami zatrudnieni byli: elektryk, ślusarz i mechanik. Przez cały czas przebiegu (93.000 km) dwa razy wymieniono cienkościenne panewki łożysk i pierścienie tłokowe oraz jeden raz — akumulator.

Przytoczony przykład nie jest odosobniony; można wymienić tysiące innych nazwisk kierowców — stutysięczników.

W naszych warunkach można również osiągnąć znaczne zwiększenie przebiegu międzynaprawczego do czego musi dążyć cały skład osobowy służby samochodowej. Musimy przyswoić sobie doświadczenia przodujących kierowców Związku Radzieckiego i wprowadzić je w życie, dzięki czemu zaoszczędzimy setki tysięcy złotych.

Drugim niemniej ważnym źródłem oszczędności jest obsługa i konserwacja mienia. Pomyślmy tylko wiele gubi się kluczy, wkrętaków i innych narzędzi, wiele szybciej zużywa się naskutek niewłaściwej konserwacji, lub spóźnionego usunięcia przyczyn, powodujących przedwczesne zużycie. Odnosi się to zarówno do jednostek liniowych, jak i do pracowników składnic.

Państwo powierza nam przechowywanie kosztownego mienia i obowiązkiem naszym jest tak pracować, aby nie dopuścić do przedwczesnego spisania z ewidencji materiałów niezdatnych do użytku, wskutek naszego niedbalstwa.

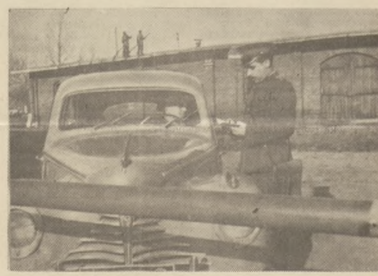
Często słyszy się narzekania, że ogumienie nie wytrzymuje ustalonego przebiegu, wskutek czego niektórzy koledzy są zdania, że opon i dętek nie da się zaoszczędzić. Jest to z gruntu mylne. Ogumienie można i należy oszczędzać, zwiększając przy tym przebieg, lecz z zachowaniem dwóch warunków: 1) prawidłowej eksploatacji, 2) prawidłowego przechowywania.

Tymczasem daje się często zaobserwować nierównomierne zużycie bieżnika na oponach kół przednich. Jest to spowodowane nieprawidłowym ustawieniem kół oraz nieprzestrzeganiem przestawiania opon, jak jest to powiedziane w instrukcji. Dając prawidłowy kąt pochylenia kół przednich i systematycznie przestawiając koła można znacznie przedłużyć okres służby ogumienia.

Jesteśmy często świadkami ostrego hamowania rozpędzonego samochodu, co niszczy nie tylko bieżnik opony, lecz całe ogumienie. Wiemy, że latem podczas upałów ciśnienie w dętkach wzrasta, lecz wielu kierowców nie zwraca na to uwagi i jeździ na nadmiernie napompowanych dętkach. Często w czasie upalnego dnia obniża się ciśnienie w dętkach, a na drugi dzień rano nie sprawdziwszy ciśnienia, kierowca jeździ kilka godzin nawpół napompowanych dętkach niszcząc osnowę opony.

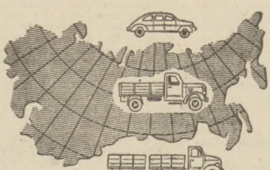
W magazynach ogumienia powinna być odpowiednia temperatura i oświetlenie. Opony muszą być ustawione w drewnianych przegrodach, dętki nawpół napompowane przesypane talkiem itd. W jednostkach warunki te nie zawsze są przestrzegane, wskutek czego ogumienie niszczy się niejednokrotnie jeszcze przed wydaniem go do użytkowania.

Latem i na obozach letnich widzimy, że ogumienie na kołach nie jest chronione od szkodliwego działania promieni słonecznych. Maszyny nieużytkowane stoją w parkach nie na podstawach, lecz na kołach, co zniekształca opony, niekiedy zaś widzimy, że koła samochodu toczą się w błocie i w tym położeniu samochód stoi całymi dniami. Jesienią i wiosną błoto zamarza i koła tkwią w zmarzniętej ziemi. Rzecz jasna, że przy takim sposobie przechowywania oszczędności na ogumieniu nie zrobimy. Jeśli natomiast usuniemy te przyczyny i będziemy postępować tak, jak uczą nas regulaminy i instrukcje, to ogumienie będzie można zaoszczędzić.



Ścisła i drobiazgowa kontrola na Punkcie Techniczno-Kontrolnym to dowód czujności i wysokiego zrozumienia służby parkowej. — Ani jeden samochód niesprawny nie może się przedostać za bramę parku jednostki — oto hasło, które winno przyświecać żołnierzom, pełniącym obowiązki na PK-T. Na zdjęciu: sierż. Drobniewski troskliwie sprawdza stan techniczny pojazdu oraz dokumenty kierowcy st. szer. Olejniczaka.

SIŁA ŻYWOTNA



Z roku na rok uwypukla się coraz bardziej i ze szczególną wyrazistością wielkość i moc zrodzonej w ogniu Rewolucji Październikowej radzieckiej demokracji socjalistycznej. Przełomowe znaczenie przemian polityczno-społecznych i ustrojowych, stanowiących o istocie demokracji radzieckiej polega na tym, że dzięki bolszewickiemu kierownictwu partii Lenina-Stalina, zapewnia ona społeczeństwu Republik Rad takie prawa i wolność, jakich do 1917 roku nie znał świat i jakie nie istnieją w żadnym nawet rzekomo najbardziej demokratycznym państwie kapitalistycznym.

Konstytucja Stalinowska gwarantuje obywatelom ZSRR podstawowe prawo — prawo do pracy.

„Obywatele ZSRR — powiada Konstytucja — mają prawo do pracy, to jest prawo do otrzymania zagwarantowanej roboty, z opłatą ich pracy stosowane do jej ilości i jakości".

Równocześnie Konstytucja ZSRR głosi, że praca jest obowiązkiem i sprawą honoru każdego zdolnego do pracy obywatela, że nikt nie ma prawa żyć z cudzej pracy, wyzyskiwać cudzej pracy.

Jednym z najważniejszych praw ludzi radzieckich, zagwarantowanych przez Konstytucję, jest prawo do odpoczynku oraz prawo do materialnego zabezpieczenia na starość albo na wypadek choroby i utraty zdolności do pracy.

Obywatele ZSRR mają zagwarantowane prawo do nauki. Wypełnienie tego prawa zapewnione jest przez powszechne, obowiązkowe bezpłatne nauczanie początkowe, system stypendiów państwowych dla wyróżniających się studentów szkół wyższych, nauczanie w szkołach w języku ojczystym, organizowanie w zakładach przemysłowych, sowchozach, na stacjach maszynowo-traktorowych i w kołchozach bezpłatnego nauczania ludzi pracy zawodu, techniki, agronomii.

Te prawa i wolności ludów radzieckich, wywalczone na skutek obalenia przez masy pracujące panowania fabrykantów i obszarników, utrwaliła Konstytucja Stalinowska, uchwalona 5 grudnia 1936 roku. Dzień, w którym przedstawiciele narodu radzieckiego uchwalili wielką Kartę Praw Ludu Pracującego — Konstytucję Stalinowską — obchodzony jest w ZSRR i poza jego granicami jako wielkie, radosne święto ludzi pracy, jako pamiętny dzień ustawowego utrwalenia i zadokumentowania triumfu idei, haseł i postulatów rewolucji proletariackiej, jako dzień zwycięstwa nowego ustroju socjalistycznej sprawiedliwości społecznej nad skazanym na zagładę kapitalistycznym ustrojem wyzysku i bezprawia.

W przeciągu 34 lat, które minęły od zwycięskich dni Października oraz 15 lat, które dzielą nas od historycznej daty uchwalenia Konstytucji ZSRR przez Nadzwyczajny VIII Wszechzwiązkowy Zjazd Rad, cała ludzkość przekonała się wielokrotnie o ogromnej sile żywotnej ustroju radzieckiego. Ustrój radziecki udowodnił w praktyce, że jest najlepszą formą organizacji ekonomicznego rozwoju państwa, zapewniającą stały wzrost dobrobytu materialnego i rozwoju kulturalnego szerokich mas ludności. Konstytucja Stalinowska podsumowała wyniki pomyślnej realizacji ogromnych zadań okresu odbudowy gospodarczej oraz budowy wspaniałej ekonomii radzieckiej. Konstutucja Stalinowska zapisała w formie ustawy zdobycze narodu radzieckiego w dziedzinie uprzemysłowienia kraju, kolektywizacji rolnictwa, w dziedzinie zniesienia antagonistycznych klas. Konstytucja Stalinowska stanowi ukoronowanie dzieła przebudowy ZSRR w państwo socjalistyczne. Wzrastający coraz bardziej autorytet, jakim cieszy się wśród ludów świata Związek Radziecki, tłumaczy się właśnie jego sukcesami w dziedzinie budownictwa gospodarczego i kulturalnego, osiągniętą jednością moralno-polityczną narodu radzieckiego a zarazem jego polityką zagraniczną.

Władza radziecka, która wysunęła postulat wyzwolenia robotników i chłopów spod ucisku kapitalistycznego, zrodziła się pod sztandarem walki o pokój między narodami, zrodziła się w ogniu walki przeciwko wojnie imperialistycznej, nieodłącznej towarzyszce ustroju kapitalistycznego w jego epoce schyłkowej. W ciągu **34 lat**

OSZCZĘDZAJ GROSZ NARODOWY

NASTĘPNYM zagadnieniem w dziedzinie oszczędności — jest ekonomia paliwa i smarów. Jest to na pierwszy rzut oka zagadnienie dobrze znane, jednak nie zawsze prawidłowo określamy przyczyny nadmiernego zużycia paliwa, nie umiemy ich odnaleźć i usunąć.

Większość kierowców jest zdania, że nadmierne zużycie paliwa może być spowodowane jedynie niesprawnością gaźnika i złym stanem dróg. Czy tak jest rzeczywiście? Nie, tak nie jest! Oczywiście, te dwa czynniki wpływają na zużycie, lecz jest to jeszcze nie wszystko. Z



Znanym racjonalizatorem w jednostce w której służy oficer Pawlicki jest kpr. Klemecki. Zbudował on przyrząd umożliwiający sprawdzanie cewek samochodowych.

praktyki eksploatacji samochodów wiemy, że stan techniczny zespołów i mechanizmów napędu, układu nośnego i hamulców ma znaczny wpływ na oszczędność paliwa. Przy niedostatecznym stanie technicznym podwozia zużycie paliwa gwałtownie wzrasta. I odwrotnie: staranna regulacja wszystkich zespołów przyczynia się do znacznego zmniejszenia zużycia paliwa.

Najprostszym sposobem określenia sprawności technicznej podwozia jest — bezwładność, czyli droga przebyta przez samochód wskutek energii. Jeśli bezwładność jest dobra, znaczy to, że podwozie jest sprawne i regulacja dokonana należycie. Jeśli natomiast bezwładność samochodu jest mała, lub prawie wcale nie istnieje, to znaczy, że podwozie jest niesprawne, łożyska kół i hamulce rozregulowane, nieprawidłowe zazębianie się kół zębatych, niewłaściwy kąt pochylenia kół przednich, nienormalne ciśnienie w dętkach itd. Znaczy to, że samochód jest technicznie niesprawny i nie może być użytkowany do czasu usunięcia niedomagań.

U nas na te rzeczy zwraca się jeszcze niestety zbyt mało uwagi, mimo że taki stan techniczny samochodu sprzyja nadmiernemu zużyciu paliwa.

Jeśli podwozie jest technicznie sprawne, a samochód spala jednak za dużo paliwa, przyczyny tego należy szukać w gaźniku. Przede wszystkim trzeba zbadać, czy nie przecieka benzyna w miejscach połączenia przewodów paliwowych i z komory pływakowej, a następnie przystąpić do regulacji gaźnika.

Następną przyczyną nadmiernego zużycia benzyny jest nieprawidłowe prowadzenie samochodu, a więc nie przestrzeganie najbardziej ekonomicznej szybkości jazdy, nie wykorzystywanie bezwładności samochodu. Dla każdego samochodu ustalona jest szybkość jazdy, na której możliwa jest oszczędność paliwa, jeśli zwiększymy lub zniżymy tę szybkość, to samochód zacznie zużywać za dużo paliwa. Z tego wynika, że nie należy „pędzić" samochodu z szybkością 70 — 90 km na godz., lecz jeździć z szybkością, która pozwala na zaoszczędzenie paliwa.

Podczas jazdy w mieście należy również wykorzystać bezwładność samochodu. Często można widzieć samochód jadący z szybkością 60 km na godz., który tuż przed sygnałem, świetlnym ostro hamuje. Z tego wynika, że taki samochód przez cały czas nie miał wyłączonego silnika. Gdyby kierowca, widząc sygnał świetlny, obliczył, że za chwilę dojazdu do sygnału będzie on zamknięty, to po rozpędzeniu samochodu i wyłączeniu sprzęgła, mógłby podjechać do skrzyżowania ulic w chwili, gdy sygnał miałby włączone zielone światło. W tym wypadku zaoszczędziłby ogumienie i paliwo. Można dużo zaoszczędzić paliwa, wykorzystując bezwładność samochodu podczas jazdy zamiejscowej, wyłączając silnik na pochyłościach drogi.

Dużo także zużywa się benzyny podczas bezcelowych jazd kierowców, którzy „gonią" maszyny czy trzeba, czy nie trzeba. Bywały wypadki, gdy kierowcy wyjeżdżali bez zezwolenia do miasta. Widziało się także, jak po 100 — 200 kg. ładunek szedł 3-tonowy samochód itp. Wiele również benzyny rozlewa się podczas tankowania — tego przecież nikt nie ewidencjonuje.

Gdyby wszystkie te braki usunąć z naszej służby (winowajcami ich jesteśmy przecież my — samochodziarze), to można sobie wyobrazić ile kosztownego paliwa zaoszczędziłoby się państwu nie mówiąc już o gotówce.

Następnym źródłem oszczędności samochodziarzy będzie: 1) obniżenie kosztów własnych napraw, 2) podniesienie jakości napraw, 3) oszczędzanie materiałów i części zapasowych przy naprawach.

Wiadomo, że nawet przy naprawie głównej samochodu pewną ilość mało zużytych części (zużycie dopuszczalne warunkami technicznymi) wykorzystuje się ponownie, pewną ilość regeneruje, a pewną ilość części wymienia na nowe. Ale jeśli w jednostce przed odesłaniem do naprawy głównej zdejmuje się z samochodu części nadające się do dalszego użytku, a na ich miejsce wkłada się części zużyte, to jasne jest, że koszt naprawy wzrośnie, a w dodatku zdjęte części przeważnie się zgubi.

W naszych warsztatach zdarza się często, że dla wykonania byle śruby lub sworznia bierze się wysokogatunkową stal o średnicy 3 — 4 krotnie grubszej od średnicy sworznia i niszczy się pręt na wióry. To samo można powiedzieć o szafowaniu kosztownym metalem kolorowym. Nie nabyliśmy również umiejętności wykorzystywania wyrobów wybrakowanych.



Racjonalizatorzy naszej służby mają dogodne warunki do pracy. W ciągu ub. tygodni przygotowali oni cały szereg pomysłów racjonalizatorskich celem usprawnienia eksploatacji zimowej w jednostce. Na zdjęciu: st. szer. Michalik w warsztacie kółka racjonalizatorskiego wykańcza osłonę chłodnicy własnego pomysłu.

Wszystkie wyżej przytoczone przykłady przemawiają za tym, jak nie po gospodarsku tracimy nasze własne narodowe pieniądze. Jeśli pozbędziemy się tych niedociągnięć, to damy państwu oszczędność idącą w tysiące i miliony złotych.

Wreszcie jeszcze jedno zło, które dotąd żyje wśród samochodziarzy — to wypadki i katastrofy samochodowe. Przyczyną ich jest naruszenie dyscypliny wojskowej oraz zasad ruchu ulicznego — co w wyniku naraża państwo na poważne straty. To hańbiące zjawisko powinno być raz na zawsze wykorzenione z naszych szeregów. Każdy kto miał wypadek jest wrogiem Polski Ludowej, gdyż pomaga w ten sposób imperialistom, narażając państwo na duże straty.

Niechaj każdy kierowca zastanowi się nad tym i weźmie dla siebie wnioski. Walka o oszczędność nie jest doryweczą bieżącą kampanią, jest ona naszą codzienna sprawą, naszą mozolną, powszednią pracą.

Przodownikami w tej walce powinni być członkowie partii i ZMP. Oni muszą stanowić awangardę bojowników o oszczędność i swym przykładem porywać za sobą bezpartyjnych kolegów, oni powinni być agitatorami i propagandzistami tej sprawy, wyszukując coraz to nowe źródła oszczędności.

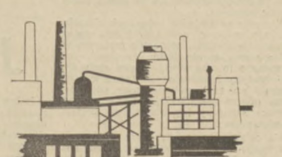
Partyjne i ZMP-owskie organizacje muszą stać na czele ruchu oszczędnościowego i nadawać mu właściwy kierunek. Powinny one wychowywać kierowców — stutysięczników, warsztatowców — stachanowców, przodowników bojowego i politycznego wyszkolenia, zapaleńców w walce o oszczędność, entuzjastów budowy socjalizmu w Polsce Ludowej.

A. Matwijewski, gen. bryg.



Szef Służby Samochodowej MON ogląda z zainteresowaniem na wystawie racjonalizatorów Pomorskiego Okręgu Wojskowego motocykl - cysternę, wykonany z zaoszczędzonych przez jednostkę materiałów.

USTROJU RADZIECKIEGO



istnienia państwo radzieckie ani na chwilę nie ustawało w walce o pokój. Pod kierownictwem WKP(b), pod wodzą wielkiego Stalina, ludzie radzieccy ani na na chwilę nie przerywali demaskowania podżegaczy wojennych i ich nędznych lokai socjal-demokratycznych, usiłujących pogrążyć w kataklizmie nowej wojny imperialistycznej wyzwoleńcze dążenia wyzyskiwanych i uciskanych mas całego świata.

Pod sztandarem Konstytucji Stalinowskiej narody radzieckie rozgromiły faszystów niemiecko-japońskich krzyżując w Europie środkowo-wschodniej oraz we wschodniej Azji ich zakusy. Zwycięstwo Związku Radzieckiego w Wielkiej Wojnie w obronie ojczyzny — mówił Stalin — oznacza, że zwyciężył nasz ustrój państwowy, że nasze wielonarodowe państwo radzieckie wytrzymało wszelkie próby wojny i dowiodło swej zdolności życiowej". Pod sztandarem Konstytucji Stalinowskiej, narody radzieckie zrealizowały zwycięsko pierwszą powojenną pięciolatkę i stopniowo przechodzą od ustroju socjalistycznego do komunizmu.

Kraje, które dzięki braterskiej i bezinteresownej pomocy Związku Radzieckiego wyrwały się z orbity imperializmu i wkroczyły na drogę budownictwa socjalistycznego, korzystają z wielkiego doświadczenia ZSRR w dziedzinie utrwalenia nowego ustroju, w dziedzinie rozbudowy praw i wolności mas pracujących. Dla tych krajów ustrój radziecki stanowi klasyczną szkołę przeprowadzenia zwycięskiej walki klasowej, wiodącej do ostatecznej likwidacji klas pasożytniczych. Związek Radziecki jest wzorem budownictwa komunizmu, służącym interesom całej ludzkości. Kraje demokracji ludowej, zmierzające w szybkim tempie do socjalizmu, z powodzeniem przejmują i wykorzystują doświadczenia ZSRR.

Masy pracujące Polski w swej walce, w swej pokojowej pracy nad budową ustroju sprawiedliwości społecznej szeroko korzystają z bogatych doświadczeń państwa radzieckiego, ze zdobyczy i osiągnięć narodu radzieckiego, sformułowanych, usankcjonowanych i zagwarantowanych w Konstytucji Stalinowskiej.

Historyczne zwycięstwa Związku Radzieckiego w dziedzinie budownictwa nowego, sprawiedliwego ustroju, mają olbrzymie znaczenie dla wzmożenia walki mas pracujących krajów kapitalistycznych o swe wyzwolenie.

Wielki rozmach budownictwa socjalistycznego, wzrost stopy życiowej mas pracujących, kolosalne możliwości twórcze dla ludzi pracy w ramach ustroju radzieckiego, wieści docierające do mas robotniczych o gigantycznych budowlach epoki Stalinowskiej — wszystko to wytrąca broń z ręki oszczerczej, zakłamanej propagandy kapitalistycznej przeciwko ZSRR.

Rekiny kapitału finansowego, ich zbroczeni krwią generałowie oraz sprzedajni przywódcy socjal-demokratycznych pałają zwierzęcą nienawiścią do pierwszego na świecie państwa socjalistycznego — do ZSRR, które wskazuje narodom świata drogę do wyzwolenia. Potrząsając straszakiem atomowym usiłują Trumanowie i Churchille cofnąć ludy świata z drogi wolności i sprawiedliwości, na którą wkroczył naród radziecki, po której kroczą narody krajów demokracji ludowej, Chin, Korei, NRD. Ale daremne są próby i szantaże zbrodniarzy atomowych.

Porównując radziecki ustrój dobrobytu i twórczej, pokojowej pracy mas z kapitalistycznym ustrojem wyzysku, bezrobocia i wojny, narody świata coraz energiczniej manifestują swą solidarność z Krajem Rad, z obozem pokoju i wolności. Rosną nieprzerwanie siły obozu antyimperialistycznego, obozu antywojennego. Dowodem siły obozu pokoju i demokracji jest wzmożenie się fali protestów i strajków na całym świecie przeciwko obłąkańczym planom wojennym imperialistów amerykańskich. Do walki w obronie pokoju, do walki o zwycięstwo demokracji i socjalizmu, przystępują masy ludowe w przekonaniu o słuszności drogi, obranej przez potężny Związek Radziecki, w przekonaniu o wyższości życiodajnego ustroju radzieckiego nad niszczycielską, ludobójczą praktyką obumierającego ustroju kapitalistycznego.



Nowy Rok wyszkoleniowy ROZPOCZĘTY

OD REDAKCJI

Z chwilą, gdy czytać będziecie te słowa, nowy rok szkoleniowy w Waszej jednostce będzie już rozpoczęty. Pochłonie Was praca i nauka, której gruntowne przyswojenie stanie się gwarancją wzorowego pełnienia żołnierskich obowiązków nie tylko w warunkach garnizonowych, lecz przede wszystkim w warunkach polowych.

W pracy tej i w nauce pismo nasze towarzyszyć Wam będzie na każdym kroku. Podobnie jak na ćwiczeniach i obozach letnich, tak i obecnie w czasie szkolenia garnizonowego nieść Wam będzie pomoc, wskazówki i rady, popularyzować Wasze osiągnięcia, szerzyć i propagować zdobycze polskiej motoryzacji, jak również najpotężniejszej motoryzacji świata Związku Radzieckiego i krajów demokracji ludowej.

W artykułach naszych będziemy się starali zawsze ułatwić Wam przyswojenie przerabianego materiału, czy wykonywanych zajęć szkoleniowych. Będziemy rozszerzali i omawiali interesujące Was zagadnienia, celem jeszcze lepszego ich opanowania.

Dla wykonania tych zadań nieodzowna jest jednak Wasza współpraca z Redakcją. Piszcie więc do nas w każdej sprawie — radźcie się i pytajcie w każdym wypadku, a my na łamach pisma odpowiemy i wyjaśnimy niezrozumiałe dla Was tematy.

Pamiętajcie! W nowym roku szkoleniowym nasze żołnierskie pismo „Za KIEROWNICĄ" będzie przyjacielem i pomocą w nauce każdemu żołnierzowi służby samochodowej.

kpt. T. Umiński

CZŁONKOWIE PARTII I ZMP
ZABEZPIECZAJĄ WYSOKI POZIOM SZKOLENIA

Wszystkie jednostki wojska polskiego rozpoczęły obecnie okres wytężonej pracy szkoleniowej w warunkach garnizonowych. Miesiąc listopad zeszedł na uporządkowaniu sal wykładowych, eksponatów, przejrzeniu i uzupełnieniu bibliotek w podręczniki i w regulaminy, aby z dniem 1 grudnia móc rozpocząć normalne szkolenie.

Wielką rolę w politycznym i wojskowym wychowaniu żołnierzy muszą odegrać organizacje partyjne i ZMP-owskie w jednostkach. Głównym elementem w ich pracy będzie pomoc d-cy w zabezpieczeniu zadań stojących przed oddziałem, oraz zabezpieczenie przodującej roli wszytkich bez wyjątku członków partii i ZMP w wyszkoleniu bojowym, fachowym i politycznym w przestrzeganiu żelaznej dyscypliny w wykonaniu obowiązków służbowych.

Przed służbą samochodową w nowym roku szkolnym postawiło dowództwo nowe i wielkie zadania. Obowiązkiem naszym jest nie tylko zadania te wzorowo wykonać lecz stanąć w szeregu przodowników wyszkolenia w jednostce. Ambicją członka naszej organizacji jest posiadanie swojego miejsca na tablicy przodowników pododdziału.

Codzienną walkę o przodownictwo kierowców członków partii i ZMP prowadzić należy bezpośrednio w pododdziałach. Organizacje partyjne stale koncentrowały i nadal będą zwracały uwagę na postępy w nauce członków partii, którzy swym dobrym przykładem w wyszkoleniu oddziaływują na pozostałych, pomagają im przezwyciężać trudności i usunąć braki.

Wielką rolę w tej pracy odgrywa krytyka i samokrytyka. Np. w jednostce w której służy oficer Ledwoś postawiono sprawę szkolenia i słabych wyników na zebraniach partyjnych. Poddano krytyce niektórych kursantów, którzy uczyli się nie dość pilnie, a w czasie samokształcenia często zajmowali się innymi sprawami, w rezultacie czego otrzymali słabe oceny. Kursanci ci zobowiązali się do poprawy, dali dobry przykład bezpartyjnym, co przy końcowych egzaminach pozwoliło stwierdzić, że poziom szkolenia w jednostce znacznie się poprawił.

W czasie egzaminów jesiennych okazało się, że członkowie partii i ZMP stali się w przeważającej ilości jednostek motorem w walce o zwiększenie liczby przodowników, w walce o to, aby przodującymi stały się całe drużyny kierowców. Poważne wyniki osiągnął np. plut. samochodowy szkolony przez oficera Wojeńskiego, gdzie prawie wszyscy kierowcy i podoficerowie zostali przodownikami.

Dla osiągnięcia tego sukcesu dużo zrobiła grupa ZMP-owców, której członkiem jest oficer Wojeński. Grupa ta uporczywie walczyła o przodującą rolę każdego ZMP-owca. Jeżeli któryś z kolegów słabo opanował temat i niezadawalająco wykonał szkoleniowe zadanie, grupa ZMP przy udziale wykładowcy badała tego samego dnia przyczyny stanu rzeczy. ZMP-owcy nietylko mówili o brakach danego kolegi lecz natychmiast pomagali mu przyswoić sobie przerobiony temat szczególnie w czasie przeznaczonym na naukę własną, która odbywa się w dobrze wyposażonej sali motoryzacyjnej.

Z tych drobnych przykładów widzimy jasno, że celowa systematyczna praca organizacji partyjnych, ich uporczywa walka o przodownictwo członków partii przyczynia się do lepszych osiągnięć w przygotowaniu pełnowartościowych kadr służby samochodowej naszego wojska.

Podstawową część składu osobowego kierowców i podoficerów stanowi młodzież. Dlatego też dzieładność organizacji ZMP w dużej mierze zadecyduje o dobrym wykonaniu zadań szkoleniowych stojących przed pododdziałami, szczególnie w jednostkach nastawionych na szkolenie nowych kadr podoficerskich służby samochodowej.

Pomocą w zabezpieczeniu wysokiego poziomu szkolenia będzie rozwijanie wśród kolegów cech patriotyzmu. Musi się to wyrażać przede wszystkim w chęci walki o przodownictwo w wyszkoleniu, o dobre i bardzo dobre oceny ze wszystkich przedmiotów, o ścisłe wykonywanie wymagań regulaminów wojskowych. Na wykonanie tych zadań jest właśnie nastawiona organizacja partyjna i ZMP.

Doświadczenia Armii Radzieckiej, z którą wiąże nas braterstwo broni i ideologii wskazują, że sukcesy w szkoleniu są w olbrzymim stopniu uwarunkowane wysokim poziomem ducha moralnego i wychowania żołnierzy w głębokim patriotyzmie. Biorąc przykład z żołnierzy Armii Radzieckiej i mobilizując siebie i kolegów według ich metod i biorąc z nich wzór, wykonamy stojące przed nami zadania i zabezpieczymy wysoki poziom szkolenia kadr służby samochodowej.



Praca grup ZMP-owskich jest podstawą pracy organizacyjnej. Poprzez szkolenie ideologiczne, pogłębianie wiadomości o kraju i świecie — ZMP-owcy stają się świadomymi obywatelami, wzorowymi żołnierzami Ludowego Wojska. Na zdjęciu: oficer Wróblewski wraz z instruktorem młodzieżowym plut. Bogdaszewskim w czasie odprawy aktywu ZMP-ców omawiają metody samopomocy koleżeńskiej w nauce, stosowanej na terenie ich jednostki.

Kursanci w N-tej jednostce samochodowej zapytują nas, jak rozmieszcza się sprzęt saperski na samochodzie ciężarowym. W poniższym artykule wyjaśniamy im tę ważną sprawę, która zainteresuje napewno szerszy ogół kierowców.

JAK ROZMIEŚCIĆ SPRZĘT SAPERSKI W SAMOCHODZIE

Jedną z zasadniczych trudności okresu zimowego, to prowadzenie samochodu po drogach śliskich i zaśnieżonych. W porze zimowej na naszych terenach mamy ciągłe opady atmosferyczne w postaci śniegu lub deszczu, stąd też drogi zmieniają bardzo często swoją nawierzchnię: raz są zaśnieżone, to znów śliskie lub mokre i błotniste.

Te częste zmiany powodują jeszcze większe trudności, a tym samym wymagają od nas kierowców przygotowania się i uzupełnienia sprzętu ułatwiającego jazdę zimą. W sprzęt ten winniśmy zabezpieczyć swoje samochody stosowanie do ich typu i przeznaczenia.

Dla orientacji podaję Kolegom wykaz sprzętu saperskiego, używanego do samochodów: 1) łopata saperska duża, 2) kilof, 3) łom, 4) siekiera, 5) lina holownicza, 6) piła poprzeczna (jedna piła na 2 — 3 samochody).

Niezależnie od wyżej wymienionego sprzętu każdy samochód winien posiadać łańcuchy przeciwślizgowe na koła. Bez łańcuchów przeciwślizgowych nie można wybierać się w drogę chociażby nawet w danej chwili jezdnia była zupełnie sucha.

Pamiętam przykry wypadek, jaki miał jeden z kolegów. Wyjeżdżając w drogę nie zabrał łańcuchów przeciwślizgowych, gdyż uważał że są mu niepotrzebne ponieważ jezdnia była sucha. W ciągu dnia spadł śnieg w dużej ilości. Kolega nie posiadając łańcuchów przeciwślizgowych nie wykonał na czas zadania, gdyż musiał jechać bardzo wolno i zużył nadmierną ilość benzyny.

Jeżeli już wyposażyliśmy samochody w sprzęt saperski, zastanówmy się nad jego rozmieszczeniem i umocowaniem w takim miejscu, abyśmy mogli w każdej chwili użyć go, gdy zachodzi tego potrzeba.

W samochodach osobowych i osobowo-terenowych sprzęt umieszcza się w zasadzie w schowku lub też pod tylnym siedzeniem. Niektóre samochody osobowo-terenowe mają specjalne zaczepy z boku nadwozia, do których mocujemy łopatę i siekierę.

W samochodach ciężarowych sprzęt saperski rozmieszczamy następująco:

Na przedniej ściance skrzyni przykręcamy uchwyty w trzech miejscach, a to: na lewej i prawej stronie ścianki oraz na środku, jeżeli budka kierowcy nie jest za blisko skrzyni ładunkowej i pozwala na umocowanie uchwytów. Jeżeli natomiast budka kierowcy dolega do przedniej ścianki skrzyni, dwa uchwyty przekręcamy z lewej strony przedniej ścianki, jeden zaś z prawej. Na uchwytach tych zawieszamy: w pierwszym wypadku z prawej strony kilof, na środku łom i z lewej strony łopatę. W drugim zaś wypadku z lewej strony łopatę, i łom, kilof zaś z prawej strony.

Wszystkie te przyrządy zawieszamy w ten sposób aby w każdej chwili można było je zdjąć i użyć do pracy. Siekierę i linę holowniczą umieszczamy w schowku, natomiast piłę na skrzyni samochodu.

kpt. Piskorek

Bomb. Jan Tomasik prosi o dokładne sprecyzowanie, co oznaczają niektóre wyrażenia używane do charakterystyki technicznej samochodów.

CHARAKTERYSTYKA TECHNICZNA SAMOCHODÓW

Różnorodne warunki eksploatacyjne stawiają rozmaite wymagania samochodom. Niejednokrotnie słyszy się, że dzięki małemu rozstawowi osi, małemu promieniowi skrętu, małym wymiarom zewnętrznym, itd. samochód jest zwrotny, to znów, że nadaje się do jazdy w terenie, bo ma duże prześwity, małe zwisy i kilka mostów napędowych — że łatwo daje się prowadzić, dzięki dobremu ustawieniu kół i inne podobne opinie. Terminy, którymi posługujemy się przy określaniu właściwości samochodu, są bardzo często niedostatecznie jasno rozumiane. Aby uniknąć nieporozumień podajemy niektóre określenia jednoznacznie ujmujące pewne wielkości charakterystyki technicznej samochodów.

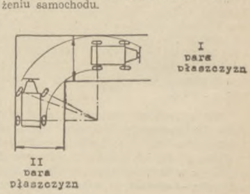
Rozstaw osi (mm) — jest to odległość od osi geometrycznej kół przednich do osi geometrycznej kół tylnych w poziomie. Przy samochodach wieloosiowych podaje się kolejno odległości osi od przodu ku tyłowi.

Rozstaw kół (mm) — jest to odległość dwóch kół tej samej osi mierzona między środkami opon w punktach styczności z jezdnią. W przypadku kół podwójnych (bliźniaczych) jest to odległość między płaszczyznami symetrii podwójnego ogumienia. Wielkość rozstawu kół mierzy się przy największym dopuszczalnym obciążeniu samochodu.

Zwis przedni (tylny) (mm) — jest to odległość od osi geometrycznej kół przednich (tylnych) do skrajnego punktu na przedzie (tyle) samochodu mierzona w poziomie.

Zbieżność kół (mm) — jest to różnica między odległościami na tyle i przodzie kół przednich mierzona w płaszczyźnie poziomej na wysokości osi kół przy prostym ich ustawieniu.

Pochylenie kół — jest to kąt (w stopniach) między płaszczyzną koła a pionem. Mierzy się go przy prostym ustawieniu kół i największym dopuszczalnym obciążeniu samochodu.



Najmniejszy promień skrętu (mm) — jest to promień łuku jaki zatacza na zakręcie przy największym skręceniu kół środek opony zewnętrznego koła przedniego.

Najmniejszy promień zawracania (mm) — jest to promień koła, jakie zatoczy najbardziej na zewnątrz leżący punkt samochodu przy największym skręceniu kół.

Najmniejsza szerokość skrętu (mm) — jest to najmniejsza odległość między dwiema parami równo oddalonych i równoległych płaszczyzn pionowych między którymi samochód może skręcić o 90°.

por. Misiąg

mjr. T. Fopp

SAMOCHÓD w służbie ŁĄCZNOŚCI



Zasadniczym środkiem łączności używanym we współczesnej armii jest łączność za pomocą radia, gdyż bardzo często szybki rozwój wypadków i szybka zmiana sytuacji uniemożliwiają dowodzenie za pomocą łączności drutowej. Zdarzyć się jednak może, że z tej lub innej przyczyny łączność radiowa ulegnie przerwie. W takich przypadkach dowódcy uciekają się do ruchomych środków łączności, które wówczas odgrywają zasadniczą rolę. Tymi ruchomymi środkami w łączności jest samochód, motocykl, a nawet pojazd bojowy, jak samochód pancerny lub czołg.

Dzięki zastosowaniu samochodów, jako ruchomych środków łączności można czasami szybciej przekazać pewne dokumenty, aniżeli ich treść drogą telegraficzną czy telefoniczną, przy czym te ostatnie mają tę słabą stronę, że tekst trzeba w odpowiedni sposób zaszyfrować, ażeby nie dopuścić do ujawnienia jej podsłuchowi nieprzyjaciela. Przez zastosowanie ruchomych środków łączności zyskuje się na czasie, szczególnie przy wymianie dokumentów na stosunkowo niedużych odległościach.

Samochodem, jako ruchomym środkiem łączności można posługiwać się w dowolnych warunkach, w zależności od sytuacji. W zasadzie używa się go dla przewozu dokumentów czy meldunków na nieduże odległości. Może to być samochód ciężarowy lub osobowo - terenowy, w miarę możności posiadający jednak zwiększoną zdolność poruszania się w terenie, a więc na przykład Gaz—67 lub Gaz—63. W okolicznościach, gdy może nastąpić zetknięcie się z patrolem nieprzyjacielskim wykorzystuje się, jako ruchomy środek łączności, samochód pancerny

Szczególnego znaczenia nabiera samochód, jako środek łączności w marszu kolumn zmotoryzowanych. Dowodzenie oddziałami w marszu napotyka na znaczne trudności. Najłatwiej byłoby w danym przypadku wykorzystać łączność radiową. Nie stosuje się jednak tego z obawy odkrycia przez nieprzyjaciela danych dotyczących przesunięć wojsk. Zastosowanie zaś łączności drutowej (telefonicznej) jest utrudnione ze względów technicznych. Dlatego więc podstawowym środkiem łączności w marszu staje się samochód, czy też motocykl. Łącznicy na samochodach (osobowo - terenowych) przesuwają się skrajem maszerującej kolumny lub drogami, łączącymi główne kierunki posuwania się kolumn.



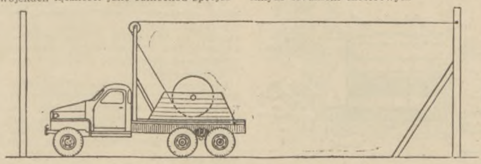
Ważne obowiązki ma do spełnienia żołnierz służby łączności — motocyklista. Przewozi on niejednokrotnie ważne dokumenty wojskowe.

Samochód, jako środek łączności wykorzystuje się również podczas walki, gdyż sytuacja stale zmienia się, a jednostki walczące stale zmieniają swoje stanowiska. Rozkazy i meldunki muszą wszędzie dotrzeć. Najlepszym wówczas środkiem łączności, najszybszym i najpewniejszym staje się samochód.

ZADANIE KIEROWCY, PROWADZĄCEGO SAMOCHÓD STANOWIĄCY RUCHOMY ŚRODEK ŁĄCZNOŚCI, JEST BARDZO POWAŻNE. Nie może być wówczas mowy o żadnym zatrzymaniu samochodu z powodu niesprawności technicznej. Sprawność samochodu decyduje bowiem o doręczeniu ważnych rozkazów czy meldunków, od których zależy powodzenie całej operacji i życie tysięcy żołnierzy. Kierowca samochodu, użytego jako ruchomy środek łączności, winien odznaczać się odwagą, opanowaniem, zimną krwią, doświadczeniem w prowadzeniu samochodu i wiadomościami z zakresu wyszkolenia ogólno - wojskowego i specjalności wojskowej, wojsk łączności. TYLKO TAKI KIEROWCA WYKONA NALEŻYCIE POWIERZONE MU ZADANIE.

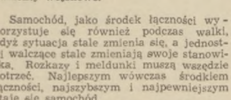
Obok wykorzystania samochodu, jako ruchomego środka łączności, służy on w wojskach łączności jako samochód specjalny. Do najważniejszych samochodów specjalnych łączności należy zaliczyć — samochody radiostacje polowe, samochody—centrale telefoniczne, samochody specjalne do zakładania przewodów telefonicznych, samochody warsztaty naprawcze łączności. Ponadto wykorzystuje się samochody w łączności jako środek przewozowy sprzętu telefonicznego i zaopatrzenia materiałowego, podobnie jak w innych rodzajach broni.

Jak widzimy więc w nowoczesnej armii, gdzie prawie wszystkie rodzaje broni opierają swoją działalność na nowoczesnych środkach zmotoryzowanych, wojska łączności, stanowiące jedną z podstawowych broni specjalnych, również nie mogą obejść się bez samochodu. Przeszły już do historii biedki telefoniczne, wozy telefoniczne, konne patrole telefoniczne, a wojska łączności w swojej działalności posługują się w 100 proc samochodem lub innym środkiem motorowym.



Samochód przystosowany do zakładania kabla

KIEROWCO

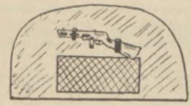


Dbaj o stan silnika Twego pojazdu i utrzymuj odpowiednią jego temperaturę podczas jazdy. Wykonać możesz sam pokazaną na rysunku zasłonkę, a tytuł Wzorowego Kierowcy naprawdę będzie odpowiadał Twoim zdolnościom i metodom pracy.

Wymieniamy DOŚWIADCZENIA

JAK UMIEŚCIĆ BROŃ W KABINIE

Umieszczenie broni w kabinie kierowcy bywa często kłopotliwe. Nie sposób, aby kierowca posiadał zawsze broń przy sobie, gdyż nie pozwala na to charakter wykonywanej pracy. Np. w czasie wykonywania przeglądu pojazdu mechanicznego, w drodze, w czasie pracy przy uszkodzonym samochodzie, jak i również podczas samej jazdy broń utrudnia i przeszkadza w prowadzeniu pojazdu.



Schemat umieszczenia broni

Kierowcy radzą sobie w ten sposób, że przechowują najczęściej broń pod siedzeniem, owijając ją w płaszcz, względnie pozostawiając na wierzchu. W ten sposób broń może być jednak narażona na uszkodzenie, a wiemy, że broń niesprawna traci swą wartość bojową. Aby uchronić broń przed uszkodzeniem, winna ona być odpowiednio umieszczona.

Jedno z praktycznych rozwiązań umieszczenia broni przedstawione jest na załączonym rysunku. Urządzenie to składa się z prostych uchwytów i sprężystej taśmy stalowej w kształcie podkowy, a zamocowane nad tylnym okienkiem w kabinie kierowcy, należycie spełnia swoje zadanie. Urządzenie to nie przeszkadza kierowcy zupełnie, a broń może być w każdej chwili użyta.

ppor. Przybylski

JEŻDZIMY W NOCY



Zbliża się zima. Wcześnie zapadający zmrok zmusza nas do odbywania dłuższych jazd przy sztucznym świetle. O należytym przygotowaniu i ustawieniu lamp przednich pisaliśmy już w poprzednich numerach naszego pisma (patrz Nr 19 62) wartoby jeszcze przypomnieć sobie obowiązujące przepisy o używaniu świateł, oraz omówić technikę jazdy przy świetle sztucznym.

Na wstępie przypomnijmy, że wyjeżdżając w drogę, choćbyśmy nawet byli pewni, że wrócimy przed zapadnięciem zmroku, musimy sprawdzić, czy wszystkie światła działają bez zarzutu oraz, czy mamy przy sobie zapasowe żarówki i bezpieczniki. Nieraz bowiem drobne nawet uszkodzenia mogą opóźnić nasz powrót, a słońce zachodzi w zimie już o godzinie czwartej. Pamiętajmy też, że prócz świateł przednich, czynne być muszą również światła tylne i boczne. Jeśli na samochodzie umocowany jest znak, że ciągnie on przyczepkę (żółty, czarno obramowany trójkąt umieszczony na budce kierowcy) powinien on być również oświetlony. Sprawdźmy też, czy przyczepka jest należycie oświetlona oraz jeśli samochod jest szerszy niż 2,50 m, czy działają specjalne lampy ograniczające. Tak przygotowawszy oświetlenie możemy spokojnie wyjechać w drogę.

Powstaje teraz pytanie, kiedy właściwie należy zapalić światła. Przepisy powiadają, że w mieście sygnałem do włączenia oświetlenia samochodu jest zapalenie się lamp ulicznych. Kwestia ta nie wymaga dalszych komentarzy, będziemy się więc po prostu ściśle trzymali przepisów drogowych. Gorzej natomiast przedstawia się sprawa oświetlenia na szosie poza miastem.

Przepisy mówią nam, że światła winniśmy włączyć o zmroku. Z doświadczenia wiemy jednak, iż zmierzch zapada w Polsce dosyć wolno i w rezultacie jest przed wieczorem taki moment, kiedy widzialność jest już bardzo słaba i oczy męczą się szybko, ale włączenie świateł nic nam jeszcze nie daje, a nawet wręcz przeciwnie światło lamp „kłóci się“ z zanikającym światłem dnia i pogarsza jeszcze widzialność. Włączamy wtedy najlepiej światła postojowe i ograniczające, które wprawdzie nie rozjaśnią nam drogi, ale dadzą gwarancję, iż kierowcy wymijających nas pojazdów widzą nas dobrze i nie wpadną na nas.

W nocy korzystamy z pełnego światła lamp przednich, którego długość snopa oceniają przepisy na conajmniej 100 m. Światło to oślepia jednak jadących na przeciwko nas. Powinniśmy więc w odległości conajmniej 200 m od mijanego pojazdu zmienić je na światło krótkie. W praktyce jednak przeważnie nie umiemy określić dokładnie odległości, dzielącej nas od mijanego pojazdu. Z chwilą więc, gdy światło jego zaczyna nas razić i oślepiać zmieniamy sami snop światła. Gdyby nasz „przeciwnik“ nie rozumiał tego i nie powtórzył sam naszej czynności, przynaglimy go przez powtórne włączenie na chwilę długiego snopa. Jeśli jednak i to nie pomoże, nie powodujemy się chęcią bezsensownej „zemsty“ i nie oślepiajmy go — raczej zwolnijmy przy przygaszonym świetle, a nawet w razie konieczności zatrzymajmy się z boku szosy. Może nie mógł on, na skutek jakiegoś uszkodzenia, zmienić światła. Zrozumiałe jest, że jeśli mijający nas pojazd zmieni światła pierwszy, zastosujmy się natychmiast do jego życzenia i sami uczyńmy to samo.

Czasami, zwłaszcza jeśli prowadzimy duży samochód ciężarowy, a mija nas osobowy, włączy on światła postojowe. Znaczy to, że nawet krótkie światło z naszych wysoko umieszczonych lamp razi drugiego kierowcę, włączmy więc i my światło małe, zmniejszając naturalnie szybkość jazdy.

Pamiętajmy, że widzialność w nocy jest znacznie słabsza, jedźmy więc wolniej niż za dnia. Pamiętajmy, że każda kałuża, zwłaszcza w oświetleniu sztucznym, może kryć niespodziankę. Widzimy bowiem tylko lśniącą powierzchnię wody, a nie wiemy, jak głęboka jest dziura w nawierzchni drogi. Wpadając w głębszy dół możemy łatwo uszkodzić resory, lub stracić panowanie nad kierownicą.

Może się zdarzyć, że żarówka się spaliła i nie mamy zapasowej. Przełożymy wówczas żarówki w ten sposób, aby oświetlona była lewa strona samochodu.

Jeśli zostawiamy samochód na postój na drodze publicznej musimy zostawić zapalone światła boczne i tylne. Gdyby postój miał się przeciągnąć, a chcemy uniknąć zbytniego wyładowania akumulatora, możemy w ostateczności wyłączyć przez usunięcie żarówki prawe światło, lewe zaś musi być bezwzględnie czynne. Zakładamy tutaj naturalnie, że samochód został zaparkowany prawidłowo: po prawej stronie jezdni.

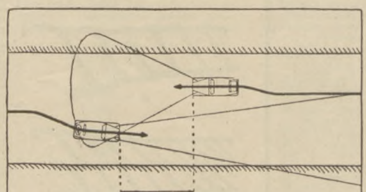
W wyjątkowych wypadkach możemy pozostawić w mieście nieoświetlony samochód pod zapaloną latarnią uliczną, pamiętając jednak o tym, że około godziny 11 w nocy część lamp bywa w miastach wygaszana.

Należy jednak zwrócić uwagę na to, że w wielu odbudowywanych miastach Polski nowo postawione lampy, mimo, że są w ciągu nocy wygaszane, nie zostały jeszcze prawidłowo oznaczone, a nawet, że paląca się przez całą noc lampa może się popsuć i zostawić nasz samochód w ciemnościach.

Na zakończenie jeszcze jedna uwaga. W nocy zasadniczo używanie sygnałów dźwiękowych jest zupełnie nie potrzebne, zastąpi je z powodzeniem sygnalizowanie przy pomocy zmiany świateł. Znane jest opowiadanie o młynarzu, który doskonale spał mimo hałasu pracującego młyna. Obudził się jednak natychmiast, gdy młyn się zatrzymał. Obudziła go nie tyle cisza, ile nagła zmiana hałasu na ciszę. Tak samo na zmysł wzroku drugiego kierowcy, czy przechodnia podziała zmiana silnego światła na słabsze, lub odwrotnie. Sposób ten zwróci naszą uwagę niejednokrotnie lepiej, niż — nie zawsze dobrze słyszany zwłaszcza przy wyprzedzaniu — sygnał dźwiękowy.

Pamiętajmy, że jeśli będziemy prawidłowo i właściwie korzystali z oświetlenia naszego samochodu, unikniemy wielu wypadków.

WŁ. STEMPNIEWICZ



UWAGA!
Snopem światła nie oślepiaj kolegę. Włącz odpowiednie światło

ppor. N. Michciak



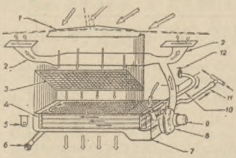
pomocnicze urządzenia w ZIMIE

Celem uczynienia jazdy w samochodzie w okresie mrozów bardziej znośną tak dla pasażerów, jak i dla kierowcy wnętrze nadwozia samochodu jest często ogrzewane. Do tego celu, w zależności od konstrukcji grzejnicy, wykorzystuje się ciepło gazów spalinowych, energię elektryczną, względnie chemiczną (specjalne piecyki katalityczne), albo też ciepło wody chłodzącej.

Do jednych z najprostszych należą grzejnice powietrzne, które dzięki swej nieskomplikowanej budowie mogą służyć latami. Grzejnice takie składają się z lejka zbierającego powietrze tuż za wietrznikiem (a więc już nieco ogrzane ciepłym powietrzem z chłodnicy), z podgrzewacza wbudowanego w przewody układu chłodzenia oraz z przewodu łączącego podgrzewacz z wylotem umocowanym wewnątrz wozu. Powietrze pchane wietrznikiem dostaje się do podgrzewacza, a stąd po ogrzaniu przechodzi do wnętrza samochodu (ewentualnie kabiny kierowcy)

Oprócz grzejnic powietrznych znane są również grzejnice, które rozprowadzają ciepło pobrane z rury wydechowej, posiadającej jak wiadomo dosyć wysoką temperaturę. W tym wypadku podgrzewacz wbudowany jest w rurę wydechową (jak najbliżej silnika), a ogrzane powietrze doprowadzone przewodem metalowym do dowolnego miejsca w nadwoziu.

Najczęściej spotykane grzejnice rozprowadzają ciepło wody chłodzącej. To ostatnie rozwiązanie zastosowano z powodzeniem w samochodzie GAZ M-20 „Pobieda" (w Związku Radzieckim wprowadzone również do ogrzewania kabiny kierowcy samochodu GAZ-51) interesuje nas najbardziej, jako bezpośrednio nas dotyczące.



Schemat urządzenia grzejnicy nadwozia samochodu gaz M-20.

1 — otwór wietrzny, 2 — przewód grzejny szyby przedniej, 3 — filtr powietrza, 4 — grzejnica, 5 — rękojeść włączania silniczka elektrycznego, 6 — dźwignia otworu wietrznego, 7 — część grzejnicy ogrzewająca powietrze dla szyb, 8 — wietrznik, 9 — silniczek elektryczny, 10 i 11 — przewody łączące grzejnicę z układem chłodzenia silnika, 12 — kurek do regulacji dopływu wody.

System ogrzewania nadwozia GAZ M-20 składa się z grzejnicy — 4 (patrz rysunek) umieszczonej w przodzie (pod tablicą rozdzielczą kierowcy) pod otworem wietrznym — 1, filtra powietrza — 3 i przewodów — 10 i — 11, łączących grzejnicę z układem chłodzenia poprzez kurek — 12.

Strumień powietrza przedostający się podczas ruchu pojazdu poprzez otwór wietrzny — 1, przechodzi przez filtr — 3, podgrzewając się w grzejnicy — 4, do wnętrza nadwozia.

Podczas pracy systemu ogrzewania w nadwoziu wytwarza się pewne nadciśnienia, pod działaniem którego powietrze uchodzi przez nieszczelności nazewnątrz przeciwstawiając się chłodnemu powietrzu zewnętrznemu. Dzięki temu wnętrze nadwozia zabezpieczone jest przed możliwością przedostawania się do niego zimnego powietrza, które mogłoby przeniknąć do wnętrza przez nieszczelności.

W celu uchronienia szyby przedniej przed zamarzaniem część nagrzanego powietrza przy pomocy wietrznika — 8 kierowaną jest od grzejnicy przez przewód — 2 na szybę. Powietrze ssane jest z wewnątrz nadwozia i podgrzewanie następuje w prawej części grzejnicy.

Dla normalnego działania systemu ogrzewania szyby przedniej, nieodzownym warunkiem jest, aby przewody były prawidłowo połączone. Podkładki winny być odpowiednio umocowane, aby nie przesłaniały szczelin znajdujących się pod ramką szyby przedniej.

Włączanie i regulację urządzenia grzejnego dokońywuje się dźwignią — 6 otworu wietrznego, kurkiem — 12 przewodu doprowadzającego gorącą wodę i rękojeścią — 5, przy pomocy której reguluje się ilość obrotów silniczka elektrycznego wietrznika.

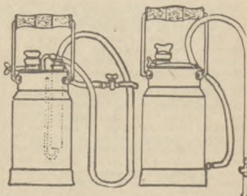
Kierowco! Nadchodzi zima. Urządzenie grzejne Twego samochodu winno być odpowiednio przygotowane do spełnienia zadania. Oczyść więc cały układ grzejny, przemyj grzejnicę, wykręć i przeczyść kurek, sprawdź stan przewodów, oraz oczyść filtr powietrza. W celu oczyszczenia filtra należy odkręcić trzy wkręty mocujące siatkę do otworu wietrznego i zdjąć pokrywkę, wsadziwszy następnie rękę w otwór wietrzny nacisnąć kciukiem dwie sprężynki i za języczek filtra wyciągnąć go do góry. Filtr czyści się przez przedmuchanie sprężonym powietrzem.

TECHNIKA naszych przyjaciół

NACZYNIA ROZLEWNICZE DO NAPEŁNIANIA HAMULCÓW

Podczas obsługi technicznej samochodu zaopatrzonego w hamulce hydrauliczne, kierowca często musi dolewać płynu do zbiorniczka głównego cylindra hamulcowego. W tym celu korzysta często z nieodpowiednich naczyń (butelki, słoje akumulatorowe itp.), powodując rozlewanie płynu przy wlewaniu i zanieczyszczenie go w czasie przechowywania.

W Związku Radzieckim używa się do tego celu specjalnych naczyń rozlewniczych trzech typów.



Rys. 1 Rys. 2

Pierwszy typ (rys. 1) — jest to zakryty zbiorniczek o pojemności 1 — 2 l, zaopatrzony w uchwyt do przenoszenia i wzmocniony u podstawy osadzoną obręczą. Płyn wlewa się przez otwór w pokrywie, a ciśnienie powietrza na płyn wytwarza się za pomocą pompki tłoczkowej. Do głównego cylindra hamulcowego płyn wlewa się przez elastyczny przewód, zaopatrzony w kurek.

Drugi typ różni się od pierwszego tym, że ciśnienie powietrza wytwarza się przez gruszkę gumową, osadzoną na końcu przewodu elastycznego.

W trzecim typie (rys. 2) ciśnienia wcale się nie wytwarza, a płyn ścieka pod własnym ciężarem. Utrzymanie zaś ciśnienia atmosferycznego wewnątrz zbiorniczka reguluje się za pomocą zaworu.

Przewód elastyczny powinien być tak długi, aby zapewniał łatwe wlewanie płynu nawet przy konstrukcyjnie trudnym dostępie do głównego cylindra hamulcowego, jak jest to na przykład w samochodzie ZIS-110.

ODPOWIEDZI SKRZYNKI TECHNICZNEJ

Strz. Cieślik M. pisze nam co następuje: „Prowadzę od pewnego czasu samochód marki ZIS o silniku mającym 6 cylindrów ustawionych w rzędzie. Już przy przejmowaniu wozu zauważyłem, że silnik pracuje nieregularnie i przerywa. Poprzedni kierowca oświadczył mi, że dopiero po dłuższej jeździe silnik rozgrzewa się i pracuje regularnie. Niestety, okazało się to niezgodne z prawdą. Stwierdziłem, że nie pracują dwa cylindry (drugi i piąty), zamieniłem więc świece na nowe, niestety, bez skutku. Kiedy zamieniłem świece z drugiego i trzeciego cylindra okazało się, iż obecnie drugi cylinder pracuje normalnie, a trzeci nie. Świece były nowe i w innych cylindrach pracują dobrze. Znalazłem wreszcie świece innej wytwórni i obecnie silnik nie przerywa. Czy znaczy to, że poza świecami tej wytwórni nie będę mógł używać żadnych innych".

Opisany przypadek polega na tym, że na dolnej części izolacji świecy osiada węgiel ze spalonej benzyny i oliwy. Warstwa ta jest przewodnikiem elektryczności i tędy spływa prąd na masę, zamiast przeskakiwać w postaci iskry między elektrodami. Przy dobrze dobranej świecy węgiel ten ulega spaleniu i znika z izolacji, świeca oczyszcza się więc samoczynnie. Zależne to jest od stopnia nagrzania się izolacji. Ponieważ jednak temperatura pracy nie jest w silnikach różnego typu jednakowa, fabryki wypuszczają na rynek świece o izolacji łatwiej i trudniej ogrzewającej się. Aby umożliwić świecy „samooczyszczanie się", jej dolna część (głównej elektrody) niezależnie od temperatury spalania mieszanki, winna zachowywać stałą temperaturę (nie niżej 400—500° C i nie wyżej 800° C).

Stąd też, jeżeli świeca pobiera więcej ciepła powinna też posiadać zdolność odprowadzania większej ilości ciepła.

Stopień nagrzewania się świecy i zdolność odprowadzania ciepła zależą przede wszystkim od wymiarów i kształtu poszczególnych części świecy. Izolator świecy z krótką dolną częścią mniej się nagrzewa i lepiej odprowadza ciepło, świecę taką nazywamy „zimną". Odwrotnie izolator z długą dolną częścią prędzej się nagrzewa i trudniej odprowadza ciepło — określamy świecę jako „gorącą".

Wartość cieplna świecy, czyli zdolność jej izolacji na ogrzewanie się oznaczona jest cyfrą przy literze „T" (np. 145 T) wg. oznaczenia Boscha. W opisanym przypadku można używać świec z różnych wytwórni, byle ich wartość cieplna odpowiadała wartości dotychczas używanych, a dobrych świec. Można też sprawdzić po użyciu, jaki jest kolor izolacji świecy: jeśli jest brązowy świeca nadaje się, jeśli jest czarny, świeca jest zbyt „zimna" i nie oczyszcza się samoczynnie z nalotu węgla, jeśli zaś jest jasno - popielaty, świeca nagrzewa się zanadto i ulegnie szybko zniszczeniu, a nawet w pewnych wypadkach może nastąpić samozapłon — silnik nie przestanie pracować po wyłączeniu prądu dopływającego do świec.

(St. W.)

ŁAŃCUCHY PRZECIWŚLIZGOWE

Jazda samochodu w okresie zimowym wymaga ze względu na występujące wtedy niekorzystne warunki drogowe i atmosferyczne znajomości umiejętnego prowadzenia samochodu w tym okresie jak i stosowania dodatkowych urządzeń ułatwiających jego poruszanie się.

Na drogach oblodzonych, pokrytych śniegiem najczęściej występuje zjawisko poślizgu, wynikające ze zmniejszonej przyczepności kół do jezdni. Zjawisko to utrudnia prowadzenie samochodu, a ponadto uniemożliwia szybkie jego zatrzymywanie, z powodu zwiększenia się drogi hamowania, dwukrotnie, a nieraz trzykrotnie. W związku z tym kierowca winien zachować wszelkie środki ostrożności, zmniejszyć szybkość posuwania się pojazdu, oraz zastosować łańcuchy przeciwślizgowe na trudnych odcinkach drogowych. Lekceważenie zjawiska poślizgu, jazda ze zbyt dużą szybkością może doprowadzić do rozbicia samochodu lub w najlepszym przypadku do poważnego jego uszkodzenia. Przy wyjątkowo ciężkich warunkach drogowych, na grząskich odcinkach polnych dróg, można utknąć nawet z założonymi na kołach łańcuchami przeciwślizgowymi. Z tego powodu każdy kierowca winien zaopatrzyć się na okres jesienno - zimowej eksploatacji poza łańcuchami przeciwślizgowymi w sprzęt saperski (łopatę, siekierę) linę do holowania, oraz inne urządzenia, ułatwiające poruszanie się samochodu w ciężkich warunkach drogowych. Rys. Nr 1 przedstawia najczęściej używane łańcuchy przeciwślizgowe dla kół pojedyńczych i podwójnych. Łańcuchy takie mogą być wykonane sposobem gospodarczym ze zwykłego łańcucha przez połączenie poszczególnych jego części zespawanymi ogniwami z pręta stalowego o średnicy 8 — 10 mm. końce łańcucha winny być łączone po nałożeniu na koła przy pomocy śrub, lub zamków (rys. Nr 2). Łańcuchy nałożone na koła winny być zabezpieczone przed przesuwaniem się wzdłuż opon koła, przez przewiązanie ich poprzecznym łańcuchem poprzez otwory w tarczach kół. Łańcuchy przeciwślizgowe należy zakładać przed jazdą w trudnym terenie lub też w drodze, gdy koła zaczynają „buksować". Przy zakładaniu, łańcuch należy ułożyć w kierunku jazdy uprzednio przywiązując go do tarczy koła. Po nawinięciu się łańcucha wokół obracającego się koła końce jego należy złączyć przy pomocy zamka.



Rys. 1. Łańcuch przeciwślizgowy do koła pojedyńczego, b) Łańcuch do koła podwójnego.



Rys. 2. Zamki łańcuchów przeciwślizgowych.

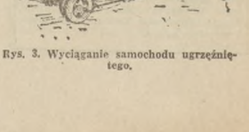
Łańcuchów przeciwślizgowych nie należy używać na twardej nawierzchni, gdyż wtedy szybko niszczą one opony.

Każdy kierowca powinien pamiętać, o tym że na odcinkach drogi silnie uśnieżonej nie należy zmieniać przekładni, gdyż w momencie przełączania następuje zmniejszenie siły pociągowej i koła mogą zacząć „buksować". Dlatego też przed wyjazdem na drogę bardziej zaśnieżoną należy włączyć niższy bieg, na którym będzie można przebyć tę drogę bez zmiany przełożenia.

Przy ugrzęźnięciu samochodu w zaspach śnieżnych nie należy wydostawać się z tego miejsca przez dawanie większych obrotów silnikowi, gdyż koła samochodu będą wtedy głęboko grzęznąć utrudniając jeszcze wydostanie się samochodu. W tym przypadku można się wydostać z tego miejsca włączając bieg wsteczny, a następnie wykorzystując rozbieg łatwiej będzie można pokonać przeszkody przy włączaniu niskiej przekładni. Jeśli te środki nie pomagają musimy oczyścić drogę ze śniegu przy pomocy łopaty, oraz podłożyć pod koła deski drewniane, belki lub gałęzie. Dobre wyniki w tym przypadku daje stosowanie specjalnego urządzenia tzw. mostka. Urządzenie to składa się z kawałków drzewa z obu stron powiązanych liną (rys. Nr 3). W przypadku ugrzęźnięcia samochodu tarcze tylnych kół łączy się z mostkiem przy pomocy liny. Przy obrocie kół napędowych lina owija się na nich, a zarazem wciąga samochód na mostek.

Na podstawie powyższych przykładów widzimy, że okres zimowy wymaga od nas szczególnej dbałości o należyte wyposażenie samochodu. Wszelkie niedbalstwo lub też lekceważenie może spowodować uszkodzenie lub nawet zniszczenie samochodu. Dlatego też żołnierz kierowca winien sumiennie przygotować się do okresu zimowej eksploatacji, a tym samym wzorowo wypełniać rozkaz dowództwa.

por. Mickiewicz

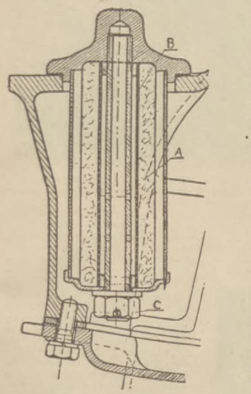


Rys. 3. Wyciąganie samochodu ugrzęźniętego.

Gdzie szukać OSZCZĘDNOŚCI MPS

Jednym z zasadniczych warunków długiej żywotności silnika samochodowego jest odpowiednie smarowanie i praca w należytej temperaturze. Z tych też powodów samochody zaopatrzone są w odpowiednie mechanizmy, zezwalające na stałą kontrolę i potrzebną regulację obiegu oleju, jak i cieczy chłodzącej.

I tak np. system olejowy silnika Skoda 1101 i 1102 jest obiegowy, pod ciśnieniem wytwarzanym przez pompę olejową napędzaną od wałka rozrządu. W układzie olejenia umieszczono wydajny filtr olejowy z wkładem filcowym, który wymaga dokładnego wykąpania w benzynie po przebyciu każdych 2.000 km. Wymontowanie wkładu filtra przeprowadzamy w następującej kolejności. Najpierw odkręcamy 4-ry śruby trzymające filtr i wyjmujemy go z obudowy. Następnie (patrz. rys. 1) odkręcamy nakrętkę — C, zdejmujemy dolną pokrywkę i wyciągamy rurkę wewnętrzną, dopiero po tym wkład — A i siatkę — B. Po dokładnym wypłukaniu filcu w benzynie, czekamy na jego całkowite wyschnięcie, ponieważ włożenie go do obudowy z benzyną rozrzedzi olej silnikowy. Po zmontowaniu całości, należy dobrze dociągnąć nakrętkę — C i zabezpieczyć ją zawleczką.



Rys. 1

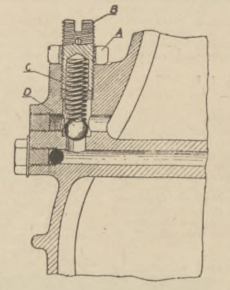
Ciśnienie oleju ustawione fabrycznie i kontrolowane podczas docierania silnika na hamowni wynosi od 3,5 do 4 atm. Lampa kontrolna natomiast, połączona z ciśnieniomierzem w samochodach Skoda gaśnie w momencie, gdy ciśnienie spadnie poniżej 2,2 atm.

Ponieważ podczas naprawy głównej silnika, czyści się kanały olejowe oraz rozbiera zawór redukcyjny (rys. 2), po ponownym więc złożeniu silnika trzeba zawór ustawić, na odpowiednie ciśnienie wg poniżej zamieszczonych wskazówek. Po zluźnieniu nakrętki — A, przy pomocy śruby — B, wywieramy mniejszy lub większy nacisk sprężyny — C na kulkę stalową — D, zamykającą przepływ tłoczonego oleju do miski olejowej.

Ciśnienie oleju należy po naprawie głównej sprawdzić zegarem kontrolnym, a zawór ustawić w granicach otwierania się poniżej 3,5 do 4 atm. Pamiętać należy o mocnym dociągnięciu nakrętki — A, zabezpieczającej śrubę — B, jak również o włożeniu w jej otwór zawleczki, uniemożliwiającej samoczynne odkręcanie się i rozregulowanie.

Wiadomo, że zmniejszenie się ciśnienia i wydajności pompki olejowej wskazuje, oprócz innych przyczyn, na zużycie pompki. Podajemy więc dla orientacji i ewentualnej kontroli parę danych pompy olejowej Skoda 1101 i 1102. Wałek napędowy pompy ma średnicę 12,5 mm, a jego luz w obudowie pompy ma od 0,020 do 0,081 mm. Luz między zębami kół zębatych pompy wynosi od 0,14 do 0,18 mm, podczas gdy luz osiowy kół zębatych w stanie zmontowanym nie może przekraczać 0,05 do 0,1 mm. Luz pomiędzy wierzchołkami zębów, a wewnętrzną ścianą obudowy pompy nie powinien być większy od 0,120 do 0,198 mm. Zwiększenie się tych 2-ch ostatnich tolerancji (osiowej kół zębatych i odległości zębów od ścian) powoduje gwałtowny spadek ciśnienia i wydajności pompy.

Tak samo, jak o układ olejowy musimy dbać o układ chłodzenia. Przechłodzenie silnika, które może się zdarzyć przy wadliwie działającym termostacie, lub jeździe w czasie dużego mrozu z całkowicie odsłoniętą chłodnicą, powoduje zawsze



Rys. 2

zwiększenie zużycia paliwa, spadek mocy silnika i głównie nieproporcjonalnie szybkie zużywanie się gładzi cylindrów oraz całego mechanizmu korbowego w rezultacie rozrzedzenia oleju przez nie odparowanie benzyny, która skrapla się wewnątrz cylindrów na ich zimnych ścianach. Warunkiem normalnej pracy silnika jest utrzymywanie jego temperatury w granicach 80° do 90° C. Temperatury niższe powodują nadmierne zużycie, części silnika, podczas gdy wyższe mogą prowadzić do zatarcia w skutek przerwania filtru olejowego.

Kierowcy! Pamiętajcie więc, że trwająca już jesienno-zimowa eksploatacja stwarza znacznie większą możliwość uszkodzenia silnika w skutek mrozu, tak przy wadliwie działającym układzie chłodzenia, jak i olejenia. Kontrolujcie więc stale poziom oleju jego ciśnienie i stan filtra. Dbajcie o odpowiednią temperaturę (85° C — 90° C) pracy silnika, o czystość chłodnicy, dobry stan jej zasłonki oraz prawidłową pracę termostatu.

Przestrzegajcie powyższych wskazówek, pozwoli Wam na długą eksploatację bez uszkodzeń i nie domagań, przy minimalnym zużyciu cylindrów i układu korbowego.

A. Żymirski

PROSTY SPOSÓB OSZCZĘDZANIA

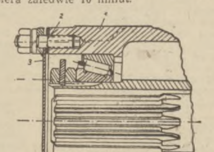
Samochody terenowe o napędzie na wszystkie koła w normalnych warunkach eksploatacji pracują przeważnie z wyłączonym przednim mostem. Poszczególne jednak części napędu, jak półosie, mechanizm różnicowy, koła zębate głównej przekładni i wał pędny, będąc powiązane z kołami, obracają się, chociaż moment obrotowy nie jest przez nie przenoszony.

Straty na tarcie poszczególnych części przedniego mostu są znaczne nawet wtedy, gdy obracają się one luzem. Na przykład na obracanie się luzem przedniego mostu samochodu GAZ-63 przy szybkości ruchu 40 km/godz. trzeba użyć 4 — 5 KM, co odpowiada zyżuciu ok. 3 l benzyny na 100 km przebiegu.

Z tego wynika, że jeśli przez dłuższy czas nie włączamy przedniego mostu, to dla zaoszczędzenia benzyny należy odłączyć koła od półosi, aby wstrzymać obroty napędu.

Tego rodzaju odłączenie w projektowanych konstrukcjach samochodów może być urzeczywistnione za pomocą specjalnych złączy, natomiast w istniejących konstrukcjach np. w samochodzie GAZ-63 odłączenie może być wykonane sposobem uwidocznionym na rysunku

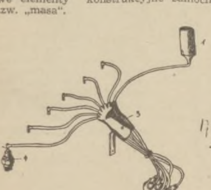
Kołnierz, łączący piastę — 1 koła z półosią, powinien być zdjęty a na jego miejsce postawiona pokrywa — 3. dla zapobieżenia wyciekania smaru z piasty. Wymiana kołnierza na pokrywę i odwrotnie zabiera zaledwie 10 minut.



Ustawienie pokrywy na piaście przedniego koła po usunięciu kołnierza, łączącego piastę z półosią: 1 — piasta, 2 — śruba mocująca kołnierz, 3 — pokrywa.

Instalacja wysokiego napięcia

Instalacją elektryczną samochodu nazywamy układ składający się z przewodów, wyłączników i bezpieczników. Układ ten ma na celu połączenie źródeł i odbiorników elektrycznych w zamknięte obwody. Dla uproszczenia i oszczędności materiału w samochodzie, stosuje się przeważnie instalację jednoprzewodową. Przy tego rodzaju instalacji jeden biegun źródła prądu jest połączony z jednym zaciskiem odbiornika. Rolę przewodnika zamykającego obwód prądu spełniają w tym wypadku metalowe elementy konstrukcyjne samochodu tzw. „masa".



Instalacja elektryczna wysokiego napięcie, samochodu GAZ-51

1. cewka zapłonowa
2. korułka rozdzielacza zapłonu
3. chwyt przewodów wysokiego napięcia
4. świeca zapłonowa
5. styk sprężynujący świecy zapłonowej

W silnikach gazowych i gaźnikowych zapłonów paliwa w cylindrze następuje wskutek pojawienia się iskry elektrycznej między elektrodami świecy zapłonowej. Iskrę w warunkach pracy silnika może wywołać jedynie prąd wysokiego napięcia. Ponieważ źródła elektryczne samochodu dostarczają prądu o napięciu 6 V lub 12 V (rzadko 24 V), stosuje się cewkę zapłonową, lub iskrownik (magneto), w których zachodzi przemiana prądu niskiego napięcia na prąd o napięciu 10 000 V do 20 000 V. Z uwagi na to, że iskrowniki są stosowane w samochodach bardzo rzadko, zajmiemy się jedynie instalacją z cewką zapłonową

Przewody wysokiego napięcia charakteryzują się tym, że przy cienkiej żyle z miedzi mają grubą izolację składającą się z warstw gumy i taśmy bawełnianej.

Przewody zapłonowe posiadają przylutowane specjalne końcówki sprężyste albo końcówki pierścieniowe lub widlaste. Końcówki sprężyste zaciśnięte są w gniazdach stykowych, zaś końcówki pierścieniowe lub widlaste połączone są zaciskami śrubowymi. Cewkę zapłonową z rozdzielaczem zapłonu łączy jeden przewód. W rozdzielaczu prąd przepływa ze środkowego styku poprzez węgielek i obracający się palec rozdzielczy kolejno na styki, z których wyprowadzone są przewody do świec zapłonowych. Przewody te są często zgrupowane w pęczki przy pomocy chwytu przymocowanego do głowicy silnika.

Instalacja wysokiego napięcia dzięki temu, że posiada dobrze izolowane przewody, które są zasadniczo mało narażone na tarcie o metalowe części konstrukcji, jest trwała i przy dobrej konserwacji może długo spełniać swoje zadanie. Przerwy żył przewodów niemal się nie zdarzają. Konserwacja przewodów polega na usuwaniu z nich błota i wilgoci i chronieniu ich od smarów i benzyny, które niszczą gumową izolację przewodów. W wypadku uszkodzenia izolacji przewodu wysokiego napięcia należy wymienić go na nowy, a nie stosować doraźnych napraw przy użyciu taśmy izolacyjnej. Z biegiem czasu izolacja wskutek ciągłego obciążenia przewodu prądem elektrycznym i w wyniku wpływów atmosferycznych zsycha się i kruszeje. Stare przewody, których izolacja może zostać przebita pod napięciem instalacji, wymienia się.

Ponieważ instalacja zapłonowa nie posiada bezpieczników, wszelkie przerwy, w przepływie prądu do świec, mogą być spowodowane niemal wyłącznie złym stanem styków. Każdy styk musi być czysty gdyż brud, rdza, smar, czy lakier tworzą warstwę uniemożliwiającą lub utrudniającą przepływ prądu. Opór styku zależy poza tym od wielkości współpracujących powierzchni i ich docisku. Styki nadpalone od przeskakiwania iskier elektrycznych mają z zasady zmniejszoną powierzchnię styku (do tego zanieczyszczoną związkami chemicznymi metalu). Styki oczyszczamy z brudu i smaru przez przetarcie ich szmatką nasyconą benzyną. Rdzę, lakier i zanieczyszczenie nadpalonych styków usuwa się przy pomocy drobnego pilniczka. Szczególnie baczną uwagę należy zwrócić na czystość styków i właściwe przyleganie do nich palca rozdzielczego w kopułce rozdzielacza zapłonu. W wypadku stwierdzenia wilgoci należy osuszyć kopułkę przy pomocy sprężonego powietrza. Przy okazji warto przypomnieć o tym, że kopułka jest wykonana z ebonitu lub bakielitu i każdy upadek na ziemię spowodować może jej pęknięcie i niezdatność do użytku.

Nie będziemy się zajmowali sposobami wyszukiwania niedomagań cewki zapłonowej i świec zapłonowych. Wspomnieć należy jednak o tym, że konserwacja instalacji wysokiego napięcia, a w szczególności cewki zapłonowej polega między innymi na stałym wyłączaniu „zapłonu" w samochodzie na postoju. Usuwanie wad instalacji wysokiego napięcia polega najczęściej na oczyszczeniu i dociśnięciu styków lub wymianie źle pracujących świec zapłonowych i — rzadziej — uszkodzonej cewki. Dlatego też każdy przezorny kierowca winien mieć w zapasie kilka (2 — 3) świec zapłonowych, a przy starszych samochodach także cewkę zapłonową, oraz palec węgielek i kopułkę rozdzielacza zapłonu

por. J. Misiąg



Styk sprężysty /rozdzielacza/

1. gniazdo stykowe
   a/ izolator
   b/ przewodnik
2. końcówka sprężysta
3. osłona końcówki
4. przewód

PAMIĘTAJMY
o podgrzewaczu rozruchowym

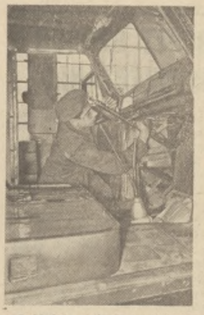
Pamiętamy wszyscy dobrze, ile sprawia kłopotu i wymaga pracy uruchomienie zimnego silnika, gdy olej w misce olejowej zgęstniał wskutek obniżonej temperatury. Mimo mrozu niejednemu wtedy czoło pokryło się potem. Dlatego też pamiętając doświadczenie, odnieśmy się do podgrzewacza rozruchowego samochodu Gaz-51 z należną mu troskliwością. Zaoszczędzi on nam w okresie mrozów wielu zbędnie traconych sił.

Załóżmy więc zdjęty na okres letni podgrzewacz rozruchowy. Wykręćmy kurek z kadłuba silnika i na jego miejsce wkręćmy nasadkę dolnego przewodu kotła. Zdjęty kurek osadźmy w dolnej części kotła. Sprawdźmy działanie grzejnika benzynowego. Przeczyśćmy w nim dysze, sprawdźmy działanie pompki.

Przeczyśćmy rurę grzejną. Sprawdźmy, czy osłona kierująca gazy na miskę olejową nie uległa uszkodzeniu, czy korek wlewu jest na miejscu, czy nie zgięła się pokrywka kotła. Usuńmy uszkodzenia, jakie w nim powstały, a uruchomienie silnika w zimie stanie się sprawą prostą

WIDZIAŁEM F.S.C. PRODUKCJĘ





Dokładne założenie wszystkich przewodów w kabinie kierowcy powierzone zostało M. Blochowi, który wywiązuje się z tego znakomicie.

NOWE ŻYCIE LUBLINA

Na Krakowskiej Bramie zegar wskazuje godz. 6-tą, kiedy pierwszy autobus MPK rusza w stronę fabryki. Jest jeszcze ciemno — miasto śpi. Ale w samochodzie zapełnionym robotnikami FSC gwar rozmów zagłusza pracę silnika.

Rozejrzyjmy się wśród jadących; posłuchajmy co mówią budowniczowie nowego ośrodka polskiego przemysłu motoryzacyjnego.

— Na 10 dni przed terminem oddamy następną taśmę podmontażu kabin — mówi E. Adamczuk, odznaczony 7 listopada br. Srebrnym Krzyżem Zasługi.

— Instalacja elektryczna przenośników, dzięki pomocy radzieckich kolegów z Gorki, nie napotkała na żadne trudności — wyjaśnia spawacz A. Kępa. A jego sąsiad z prawej brygadzista H. Flis dodaje — to też już od dziś będziemy mogli usprawnić dostarczanie zmontowanego ogumienia na taśmę główną.

— Niech się przekona Lublin, niech cała Polska zobaczy, jak pracuje **NASZA FABRYKA** — dochodzi nas twardy głos innego robotnika.



— Silnik pracuje bez zarzutu — oświadcza kierownik działu Jan Wojda po sprawdzeniu go, gdy nowy samochód schodzi z taśmy montażu głównego.

Tak **NASZA FABRYKA** pracuje. Jakże dumnie brzmią te proste słowa w ustach polskiego robotnika. Przecież jeszcze rok temu nie było lubelskiej Fabryki Samochodów Ciężarowych, a ten sam robotnik — małorolny chłop ze wsi Starzyna pow. Lublin nie przypuszczał nawet, że na jego piersi widnieć będzie odznaka Przodownika Pracy — zaszczytne wyróżnienie budowniczych Polski Ludowej.

Dziś już pracuje lubelska FSC, a tysiące robotników, techników i inżynierów tak samo mogą powiedzieć: nasza fabryka. Tak czuje wykwalifikowany robotnik, który przyjechał tu z Cieszyna, czy Poznania. Tak czują tysiące robotników spośród tutejszej ludności wiejskiej, którym fabryka dała odpowiednie warunki pracy i pozwala zdobyć zawód. W murach FSC, w pierwszej szkole przemysłu, rolniczej dotąd Lubelszczyzny, rodzi się nowe życie — ludzie wychowują się na świadomych budowniczych socjalizmu.

PRZYJAŹŃ I POMOC ZSRR STWORZYŁA LUBELSKĄ FSC

Długo trzeba iść wąskim chodnikiem, od bramy, gdzie wartownik Józef Górny troskliwie sprawdza przepustki wchodzących, zanim się dojdzie do hali montażu głównego. Jak okiem sięgnąć wszędzie wre praca. Ten kulku piętrowy gmach to przyszły hotel robotniczy, wyposarzony w najnowocześniejsze urządzenia. Obok powstaje dom kultury, ośrodek zdrowia, żłobek i przedszkole. A dalej na prawo i lewo jedne za drugimi wyłaniają się rusztowania olbrzymich hal fabrycznych, magazynów, biur i innych obiektów. Potężne dźwigi, liczne maszyny budowlane przenoszą gotowe już elementy przyszłych hal — oddziałów fabryki. W oczach pną się w górę nowe budowle FSC, a „stare", bo... przed miesiącem ukończone, jarzą się rozległymi płaszczyznami okien.

Stoję przed halą głównego montażu i staram się znaleźć porównanie. — Co mi właściwie przypomina ten jasny, rozległy budynek? Halę sportową? Sanatorium? Przecież to nie może być fabryka. Gdzież tu dym, lub nieustanny huk maszyn? Czy to możliwe, aby z rozsuniętej szeroko bramy budynku, po lśniącej kamiennej posadzce wyjeżdżały samochody ciężarowe budowane przez tych czysto ubranych robotników?

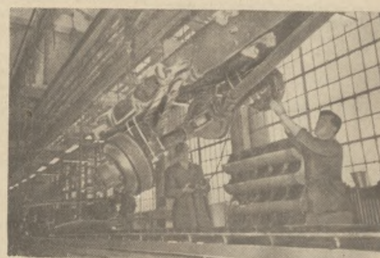
Tak. To zupełnie możliwe. Nie jesteśmy bowiem w fabryce stanowiącej własność jakiegoś kapitalisty — wyzyskiwacza, dla którego każdy wydatek związany z higieną i bezpieczeństwem pracy jest umniejszeniem własnego zysku. Jesteśmy w fabryce, której wzór dał nam Kraj Zwycięskiego Socjalizmu. Nie może być inna fabryka powstała z przyjaźni i pomocy naszego wielkiego przyjaciela — ZSRR. To przecież radzieccy inżynierowie opracowali plany tej fabryki i pomogli je zrealizować. To ze Związku Radzieckiego otrzymaliśmy najcenniejsze i najbardziej skomplikowane urządzenia i maszyny. To w ZSRR pod troskliwą opieką radzieckich fachowców uczyli się nasi przodujący robotnicy, inżynierowie i technicy, jak pracować i jak kierować tym wspaniałym obiektem.

Oto przyjaźń i pomoc Związku Radzieckiego, będąca podstawą naszego rozkwitu gospodarczego jakiego nieznaliśmy nigdy przedtem, pozwoliła nam stworzyć jeszcze jedną gigantyczną budowlę socjalizmu — Fabrykę Samochodów Ciężarowych w Lublinie.

TAK IDZIE PRACA

Tam, gdzie ciężką pracę wykonuje maszyna, a człowiek jest tylko jej mózgiem — tam powstają nasze nowe ciężarówki FSC-51. Na hali głównego montażu lubelskiej fabryki pracują bowiem głównie maszyny. Ludzie kierują nimi i kontrolują wykonaną pracę. Łagodne światło lamp jarzeniowych pada ze wszystkich stron. Wysoko w górze rozchodzą się i zbiegają żelazne szlaki przesuwnic i podnośników elektrycznych, na których wszystkie części przyszłego samochodu przechodzą z magazynów fabryki bądź na oddziały podmontażu, bądź odrazu zajmują swe miejsca w regałach wzdłuż głównej taśmy montażowej.

Uruchomiony pas montażowy „Lublina" oparty jest na najnowocześniejszych zdobyczach techniki radzieckiej. Żelazna taśma doprowadza powstający stopniowo samochód do poszczególnych stanowisk, zatrzymuje się na dokładnie określony czas i znów rusza powoli naprzód.



Na potężnej suwnicy podjeżdża uniesiona do góry ciężka rama samochodu. Na taśmie montażowej ustawiają ją Jankowski i Kata.



Po wmontowaniu silnika następuje wbudowanie chłodnicy. W pracy tej wyróżnia się Kazimierz Bielecki, przodownik lubelskiej fabryki.

Bezszelestnie sunie taśma główna. Oto na jej początku zaczepiona zostanie „goła" rama samochodu. Po obu stronach taśmy stoją robotnicy. Z podmontażu podjeżdżają kompletne z przykręconymi resorami tylne mosty. Podnośnik lekko unosi w górę jeden z nich i kładzie na taśmie. I już — w mgnieniu oka — kilkanaście śrub zostało skręconych. Jak to było możliwe? Otóż wszystkie nakrętki zostały przykręcone elektrycznymi kluczami.

Praca taka wykonana zwyczajnymi kluczami zabrałaby przynajmniej 20 min. dwóm robotnikom. Elektryczne klucze radzieckiej konstrukcji wykonują ją w ciągu 1,5 min. — twierdzi Jan Drobik, przodujący monter tego odcinka.

Na pozostałych rozmieszczonych wzdłuż pasa stanowiskach, odbywa się montowanie hamulców, silnika, instalacji elektrycznej i td.

Coraz więcej części przybywa na przesuwającej się ramie ciężarówki FSC-51. Oto zakłada się w podobny sposób poprzeczkę i dolne osłony silnika, oś przednią, wał napędowy, stopnie i inne części samochodu. Coraz sprawniejsze są ruchy rąk, chociaż coraz więcej skomplikowanych czynności mają do wykonania robotnicy.

Majster Skassa, który swą kilkunastoletnią pracą mechanika samochodowego utrwalił trzymiesięczną praktykę w Gorki w Zakładach im. Mołotowa, sprawdza teraz dokładnie jakość wykonanych na jego odcinku prac. Od niego „odbierają" dopiero ramę ZMP-owcy Siekalski i Kierczenko, aby w komorze lakierniczej nadać jej trwałą powłokę specjalnym lakierem podwoziowym.

Wiele jeszcze stanowisk na taśmie głównej przejdzie rama samochodu zanim nastąpi montaż silnika i kabiny kierowcy. Na ostatnim odcinku taśmy, gdzie pracuje brygada ZMP-owska dokonuje się końcowych prac: podłącza silnik, reguluje układ kierowniczy, sprawdza działanie instalacji elektrycznej. Kol. Zaręba i Bloch są pewni przeprowadzonych przez siebie prac. Silnik można zapuścić. Wolno zjeżdża samochód FSC-51 z taśmy.

Teraz jeszcze trafia wóz do fachowych rąk mechanika Wojdy, który tak troskliwie, jak go nauczyli radzieccy towarzysze z Gorki sprawdza cały pojazd i usuwa ewentualne braki. Wreszcie założona zostaje skrzynia ładunkowa, a nowy samochód dołącza się do drugiego szeregu wyprodukowanych już ciężarówek.

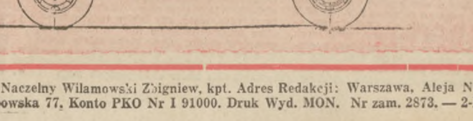
Najważniejsze korzyści wypływające z uruchomienia produkcji samochodu FSC-51 systemem taśmowym i unowocześnienie technicznych metod montażu to: olbrzymie ułatwienie w pracy przez zastosowanie zmechanizowanego transportu w dostawie narzędzi elektrycznych i pneumatycnych, znaczne zwiększenie wydajności pracy dzięki specjalizacji robotników w poszczególnych etapach prac montażowych, ułatwienie kontroli jakości, utrzymanie systematyczności i dyscypliny pracy oraz poczucia kolektywnej odpowiedzialności — dzięki stałemu niezmiennemu tempu pracy.

WSPANIAŁE JUTRO FSC

Hala głównego montażu to jednak tylko część przyszłego kombinatu przemysłowego FSC. Ten sam zespół oddanych ludzi, tylko ciągle powiększający się o nowych pracowników, z tym samym zapałem wykończy olbrzymią halę obróbki drzewnej, odlewnię, narzędziownię i wiele innych. Ty ludzie, jak: Dzyr, Korda, Ptasiński, Kubica, Tomowiak, Wojda i wielu, wielu innych, którzy przodowali dotychczas potrafią nadal pociągnąć całą załogę swoim przykładem.

Ofiarna praca załogi FSC przeobrazi nie tylko Lublin w wielki ośrodek przemysłowy, ale zmieni także strukturę województwa: żyzne lubelskie ziemie rodzić będą już nie tylko pszenicę i buraki, ale także samochody, a wkrótce i maszyny rolnicze.

Stefan L. Strzałkowski



„ZA KIEROWNICĄ" Wyd. Szefostwo Służby Samochod. MON Redaktor Naczelny Wilamowski Zbigniew, kpt. Adres Redakcji: Warszawa, Aleja Niepodległości 218. Tel. 89680, wewn. 26-03. Administracja: Warszawa, ul. Grzybowska 77, Konto PKO Nr I 91000. Druk Wyd. MON. Nr zam. 2873. — 2-B-46827